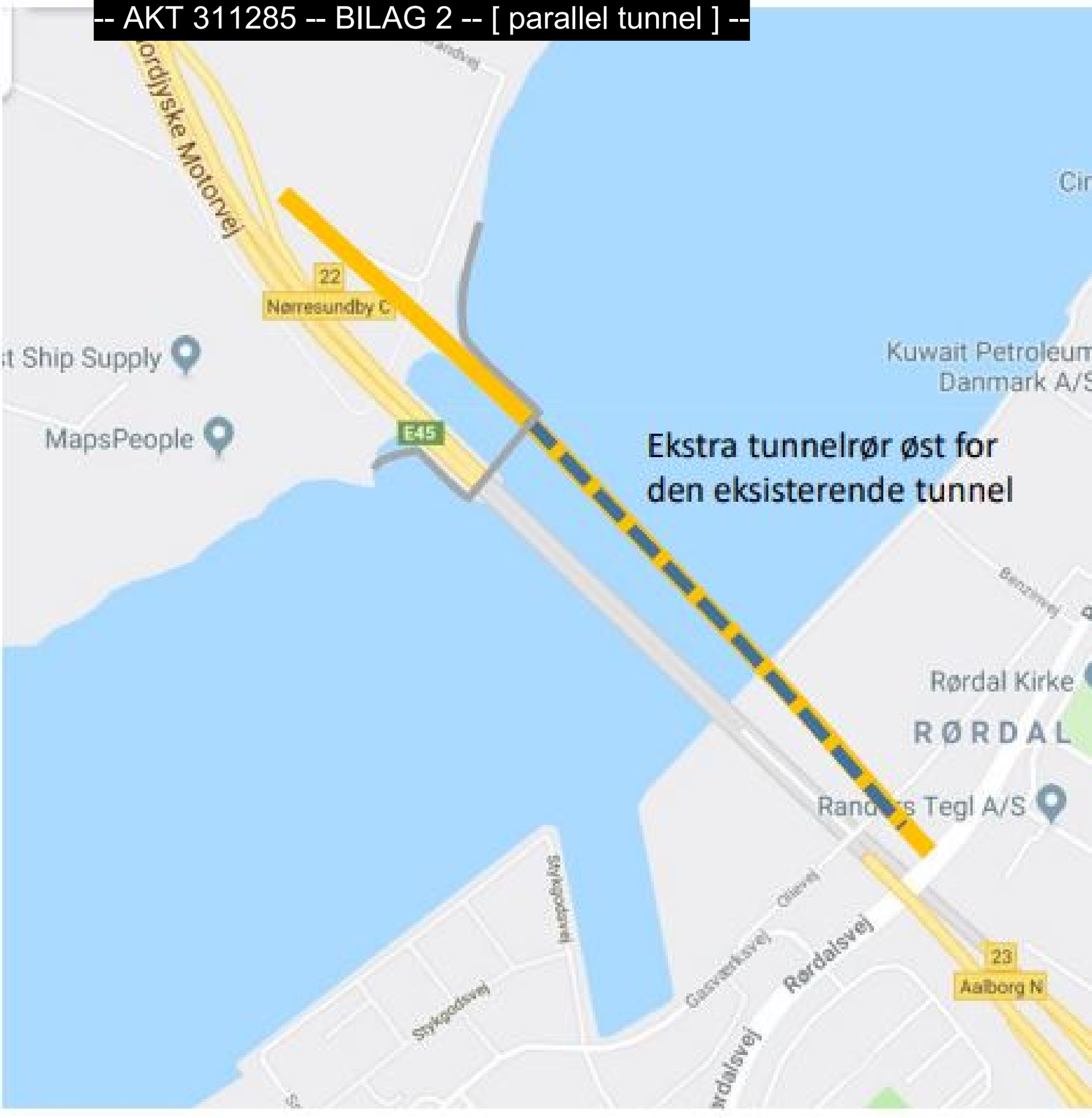
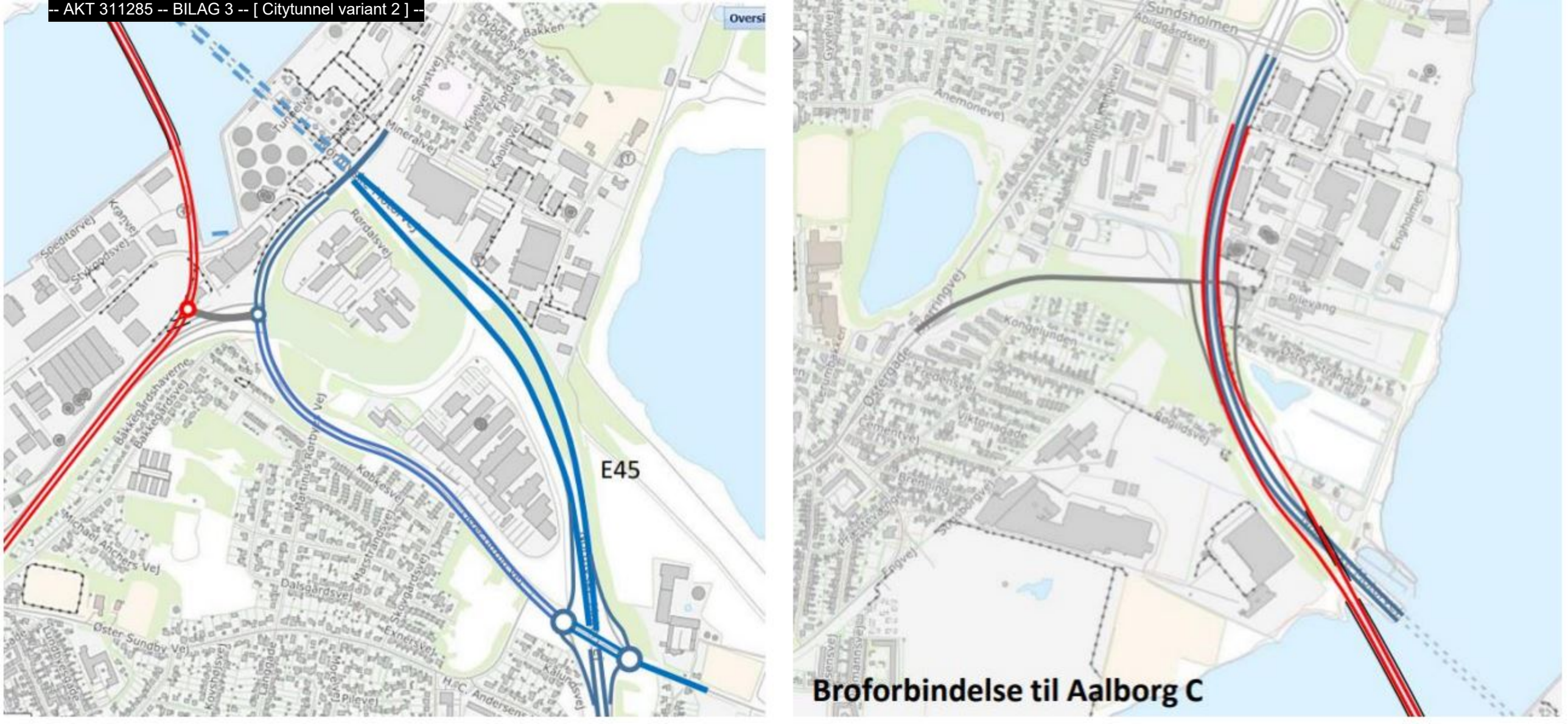
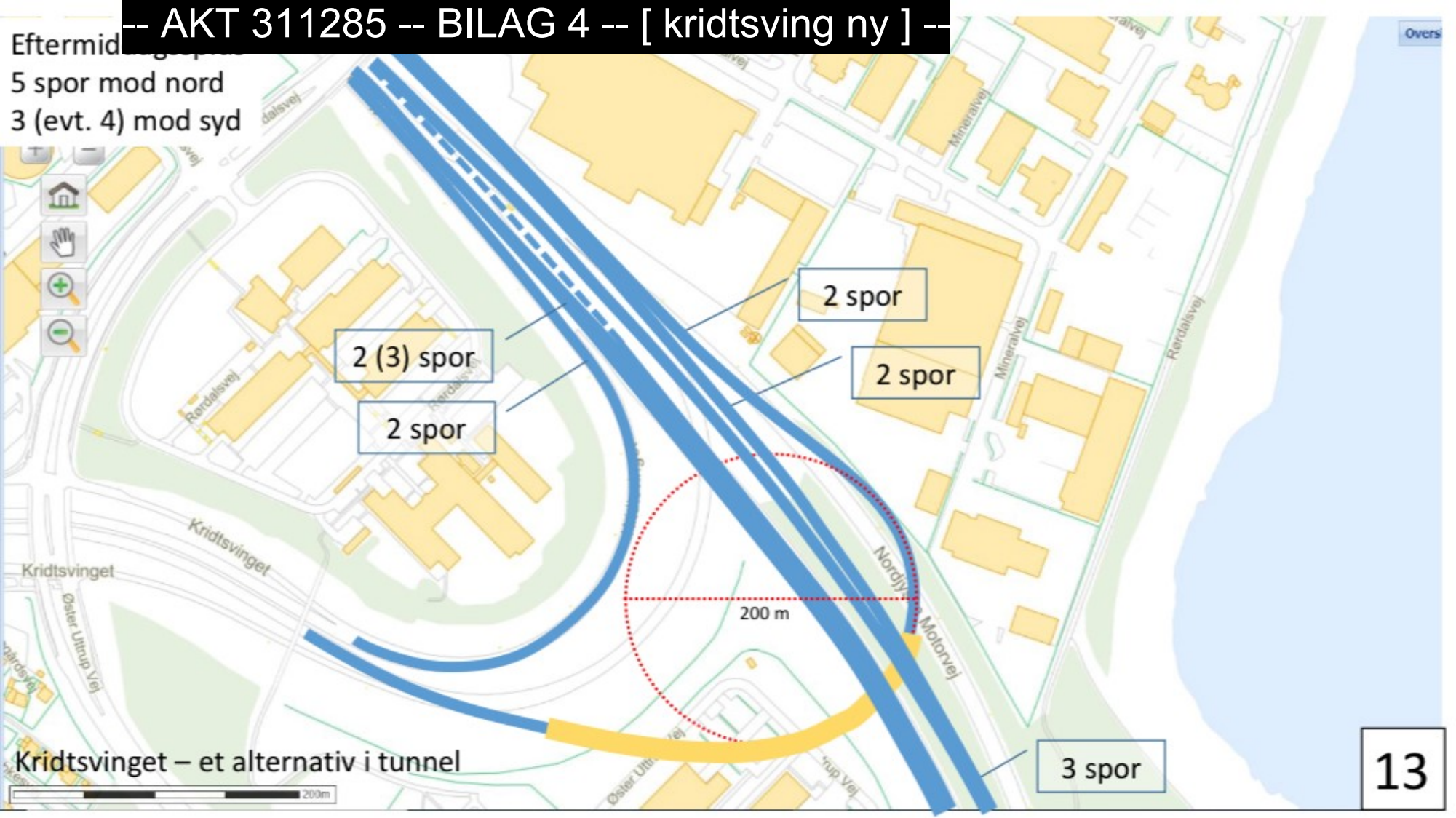
Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: søren Madsen (soren.kollerup@gmail.com)
Titel: Fejl i MKV
Sendt: 09-01-2024 21:01
Bilag: parallel tunnel.jpg; Citytunnel variant 2.jpg; kridtsving ny.jpg;

Dette drejer sig om en misinformation i den seneste miljøkonsekvens rapport (MKV) vedrørende den 3. limfjordsforbindelse. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Fakta er at der findes flere alternativer, heraf 2 som er vedhæftet i billedform Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljø vurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen,. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EU's miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl. Derfor bør man følge gældende lov, og revurder alternativerne som der nu engang forefindes. man kan udlede heraf, at man ikke kan fravige EU-kravene om fravigelse af loven, da der korrekt findes alternativer som både vil være langt billigere, mindre forurenende, bedre samfundsøkonomisk investering og langt bedre aflastning af eksisterende Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen
Søren Kollerup Madsen


Nordjyske Motorvej
22
Nørresundby C
E45
Ekstra tunnelrør øst for
den eksisterende tunnel
MapsPeople
Kuwait Petroleum
Danmark A/S
Rørdal Kirke
RØRDAL
Rørdalsvej
23
Aalborg N
Stykgodsvej


E45
Broforbindelse til Aalborg C


Eftermid
5 spor mod nord
3 (evt. 4) mod syd
2 (3) spor
2 spor
2 spor
2 spor
3 spor
200 m
Kridtsvinget
Kridtsvinget
Rørdalsvej
Mineralvej
Nordjyske Motorvej
Øster Uttrup Vej
Kridtsvinget – et alternativ i tunnel
200m

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af rigtig mange grunde.

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet.

Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

--
Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25
9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Janne Egede Høyrup (jahoy@protonmail.com)
Titel: Høringssvar - De demokratiske spilleregler er ikke overholdt, høringen er ugyldig.
Sendt: 11-01-2024 22:06
Bilag: Jeg tilslutter mig dette supplerende høringssvar 20240111 Supplerende bemærkninger vedrørende lokalitet 851-00193.pdf;

Høringssvar - De demokratiske spilleregler er ikke overholdt, høringen er ugyldig.

GeoHavs høringssvar samt politianmeldelse af Tranportministeren m.fl. og tilhørende rapporter beviser at høringen ikke lever op til miljøvurderingslovens §20. Dermed overholder høringen ikke vores lands demokratiske principper om at høring af projekter og vedtagelse heraf skal bygge på en miljøkonsekvensvurdering der er fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Væsentlige oplysninger af vital vigtighed for folkesundheden er udeladt. Dermed er høringen ugyldig, jf. gældende lov.

Jeg tilslutter mig GeoHavs supplerende bemærkninger som jeg vedhæfter.

Venlig hilsen
Janne Egede Høyrup

Sent with Proton Mail secure email.

HØRINGSSVAR

11. januar 2024
Initialer: TH, MR & SR

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.

Dette høringssvar er interaktivt, hvorved eksterne referencer er tilgængelige vha således markerede hyperlinks tilgængelige i fodnoter. Citater er fremhævet som *således*.

Dette høringssvar må deles frit i original og uredigeret form. Enhver deling af dette høringssvar i redigeret form kræver GeoHavs udtrykkelige skriftelige samtykke, i hvilket yderligere retningslinjer for korrekt deling vil fremgå.
GeoHav forbeholder sig retten til at tilbagekalde et sådan givent samtykke, såfremt benyttelsen heraf giver grund til misforståelser i forhold til faktuel korrekt kontekst, eller at delingen på anden vis er tilrettelagt for at skade GeoHavs ry og rygte.
Enhver deling af dette høringssvar på sociale medier forudsættes af, at Tænketanken GeoHav ikke blokeres fra at kunne følge, hvorledes høringssvaret benyttes og/eller debateres.

Supplerende bemærkninger vedrørende lokalitet 851-00193

Lokalitet 851-00193 er benævnes i den supplerende miljøkonsekvensrapports afsnit 14.2.1 på side 547-548 og er tidligere kendt som Losseplads 1n (før 1993) samt Stationering 108,8-109,0 i Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapporter. Endvidere kendes lokaliteten idag som Mølholm Asbestdeponi. Lokaliteten har siden maj 2021 været genstand for massiv efterforskning [1] på GeoHav.

GeoHav finder som redegjort for i det følgende, at Vejdirektoratet og SWECO ikke fyldestgørende i den supplerende miljøkonsekvensrapport har inddraget den kendte viden om lokalitet 851-00193.

Lokalitet 851-00193 benævnes i tabel 14-4 som *Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal* med bemærkning om, at dette er *Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurenet fra spildevandsslam*.

Det anføres, at *arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest*, hvilket er en usaglig fortolkning, da der ved flere lejligheder er konstateret asbest på lokalitet 851-00193;

22. september 2015 af Rambøll ved etablering af en helikopterlandingsplads på lokalitet 851-00193
samt 30. maj 2023 af underentreprenør i 2 boringer på slamdeponerings-arealerne vest for Svanholmgrøften ligeledes på lokalitet 851-00193.
Da Vejdirektoratet tilsyneladende ikke er oplyst herom synes disse oplysninger ikke inddraget i miljø-konsekvensrapporten, hvorfor dokumentationen herfor er vedlagt dette høringssvar.

---

[1] Asbest-notatet, GeoHav 8. juni 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf

Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/698662556993664.pdf

REDEGØRELSE OM ASBEST I EGHOLMLINJEN - på pixi-niveau, DOCID 258958744692423
GeoHav 14. februar 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/258958744692423.pdf

GeoHav finder det interessant, at det for netop denne lokalitet anføres, at *nylige fund af eternitfragmenter i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld*.

Lokale øjenvidner beretter, at opskyllende eternit i massive mængder har været et problem i området siden 1987.
Opskyllende eternit, i et omfang som GeoHav efter kontinuerlig inspektion i området ikke genkender som eternitfragmenter - men derimod større plader i varierende brudstykker - er fortsat en væsentlig faktor for Limfjordens sydlige kyststrækning øst for tracéet for den planlagte sænketunnel.

Med andre ord opskyller eternit fortsat på denne kyststrækning inden for undersøgelseskorridoren.

SWECO og Vejdirektoratet har til udarbejdelsen af denne supplerende miljøkonsekvensrapport været i besiddelse af GeoHavs flyfotokortlægning [2] af 851-00193, som indeholder langt grundigere viden og dokumentation end de i afsnit 14.1 om *metode og afgrænsning til analyse af fokusarealer inden for undersøgelseskorridoren* anvendte kort og årgangs-flyfotos og ortofotos. GeoHav finder, at det af Vejdirektoratet og SWECO inddragne materiale er identisk med Rambølls flyfotokortlægning [3] brugt i miljøkonsekvensrapporten af 2021.
Trods at GeoHavs flyfotokortlægning af 851-00193 er inddraget som reference 10 i relation til lokalitet 851-00193, er den tilvejebragte viden tilsyneladende ikke inddraget, da yderligere flyfotos af deponering på lokalitet 851-00193 fra årene 1977, 1978, 1980, 1982, 1980, 1986 samt 1987 påviser omfattende deponering uden fyldestgørende inddæmning eller kystsikring af omfattende mængder materialer, som i henhold til oplysningerne i sagsakterne [4] under ministeriet for offentlige arbejder journal S 1200-12 med rimelighed kan antages at være asbestholdige.

GeoHav bemærker som benævnt i øvrige høringssvar at sagsakterne under journal S 1200-12 fortsat ikke fyldestgørende har været inddraget i Vejdirektoratets vvm-behandling af 3. Limfjordsforbindelse.

---

[2] Flyfotokortlægning - Mølholm Asbestdeponi, DOCID 228363537229151
GeoHav 10. februar 2023 korrigeret 7. april 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

[3] OPDATERING AF VVM FOR EGHOLMLINJEN - FLYFOTOKORTLÆGNING
Rambøll 19. januar 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/538939711957924.pdf

[4] Ministeriet for offentlige arbejder journal S 1200-12 i uddrag (ca. 187 megabyte)
Udleveret i maj 2021 til GeoHav i original fysisk form af anden statslig myndighed
https://geohav.dk/pdfarchive/S1200-12.pdf

Aalborg Forsyning A/S
v/ Envidan
Att. Jakob Larsen

ANDREASEN & HVIDBERG

Miljønotat

VOR REF.: 23231
DATO: 18.06.2023

Svanholmgrøften
Miljøundersøgelse

Miljønotat.
Svanholmgrøften miljøundersøgelse af brinker

Udarbejdet af
Jens Christian Olsen

Miljønotat

På vegne af Envidan har Andreasen & Hvidberg A/S for Aalborg Forsyning udført miljøundersøgelse af Svanholmgrøften mellem Nørholmsvej og udløbet i Limfjorden.

Formålet med undersøgelse er at finde ud af, om overskudsjord i forbindelse med udvidelse af vandløbsbredden på strækningen er forurenet, og hvorvidt jorden kan beholdes på ejendommen uden risiko for miljø og sundhed.

På forhånd var det aftalt, at:

- Undersøgelsen skulle dække 710 meter vandløbsstrækning fra Nørholmsvej til udløb i Limfjorden. Station 3500 – 4210.
- Hele strækningen ligger på matrikelnr. 3a Gl. Hasseris By, Hasseris
- Undersøgelsen foretages som prøver fra enkelt-boringer placeret med ca. 50 m mellemrum ca. 2,5 m vest for nuværende kronekant, dvs. hvor den nye, dybeste del af dobbeltprofilet kommer til at ligge
- I hver boring udtages prøver i følgende dybder:
    - 0,0 – 0,3 meter under terræn (mut)
    - 0,3 – 0,7 mut
    - 0,7 – 1,8 mut
- Alle jordprøver undersøges for jordpakken med 6 metaller
- Der analyseres for PFAS i dybderne 0,0 – 0,3 mut og 0,3 – 0,7 mut, dog som blandeprøver for strækningerne station 3500 – 3910, 3910- 4080 og 4080 – 4210.
- Der analyseres for asbest i alle 3 dybder, dog som blandeprøver pr. ca. 100 meter, dvs. blandeprøver fra 2 boringer.

Den 30.05.2023 har Andreasen & Hvidberg udtaget 42 prøver fra 14 boringer. Fra alle prøverne er straks pakket prøver til analyse for jordpakken.
Fra prøverne er der desuden taget blandeprøver til analyse for hhv. PFAS og asbest.

Alle prøver er analyseret hos VBM Eurofins.

Analyseresultater

Analyserapporter er vedhæftet som bilag 1 (jordpakke), 2 (PFAS) og 3 (asbest).

Analyseresultater er i nedenstående skemaer opdelt i henholdsvis jordpakke, PFAS og asbest, fordi PFAS og asbest er analyseret på blandeprøver fra flere boringer.

Generelt

Station nummer	Boring nummer	Intakt jord Meter under terræn	Bemærkning
4174	1	Ler/sand 1,2	Tættest muligt ved kysten. Eternit stumper fundet i overflade og 0,3 – 0,7 mut
4124	2	Ler m. sand 0,9	Det våde område mellem kyst og dige.
4074	3		Toppen af diget. Fyldjord til 0,7 mut. Under 0,7 er der sand
4024	4	Fint grå sand 0,8 – 0,9	
3974	5	Ler m. sand 0,8 – 0,9	
3924	6	Ler m. sand 0,6 – 0,7	
3874	7	0,6 – 0,7	
3824	8		Opbygning omkring plansilo 0 – 1,5 mut stabilgrus 1,5 – 1,8 mut muld /sand
3774	9	0,6 – 0,7 Ler m. sand	
3724	10	0,6 Ler m. sand	0,5 mut sandlag
3674	11	0,4 Sand m. ler	
3624	12	0,4 Sand m. ler	
3574	13	0,4 Sand m. ler	
3524	14	0,4 Sand m. ler	Sti til hestefolden

Jordpakken

Station nummer		4174	4174	4174	4124	4124		
Boring nr.		1	1	1	2	2		
Prøve nr.		P1.1	P1.2	P1.3	P2.1	P2.2	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 – 0,7		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	34	14	#	95	17	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	<2	<2	<2	<2	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	34	14	<5	95	17	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	120	12	9,7	52	16	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,24	0,26	0,2	0,71	0,31	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	5,6	6,3	7,3	23	7,1	500	1000
Kobber	mg/kg TS	6,4	7,7	6,0	32	7,3	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	4,6	5,3	4,5	18	6,9	30	30
Zink	mg/kg TS	48	49	41	290	72	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	0,34	0,29	0,39	0,4	0,23	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	0,067	0,054	0,065	0,069	0,039	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	0,012	<0,01	<0,01	0,012	<0,01	0,3	3

Station nummer		4124	4074	4074	4074	4024		
Boring nr.		2	3	3	3	4		
Prøve nr.		P2.3	P3.1	P3.2	P3.3	P4.1	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	0,7 – 1,8	0,0 – 0,3		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	7,5	7,3	9,8	#	7,4	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	<2	<2	<2	<2	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	7,5	7,3	9,8	#	7,4	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	5,7	20	27	6,5	37	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,11	0,25	0,28	0,099	0,35	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	19	7,2	9,1	3,9	15	500	1000
Kobber	mg/kg TS	11	6,5	7,2	3,3	16	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	14	4,4	5,1	3,4	10	30	30
Zink	mg/kg TS	39	68	79	24	110	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	#	0,16	4,5	0,08	0,088	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	<0,01	0,031	0,93	0,018	0,017	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	0,14	<0,01	<0,01	0,3	3

Station nummer		4024	4024	3974	3974	3974		
Boring nr.		4	4	5	5	5		
Prøve nr.		P4.2	P4.3	P5.1	P5.2	P5.3	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,3 – 0,7	0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 -0,7	0,7 – 1,8		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	#	#	9,5	#	#	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	<2	<2	<2	<2	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	<5	<5	9,5	<5	<5	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	39	5,9	19	17	8,5	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,36	0,057	0,23	0,18	0,081	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	16	9,6	12	14	12	500	1000
Kobber	mg/kg TS	17	4,6	12	10	4,7	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	9,5	5,5	7,9	9,1	5,8	30	30
Zink	mg/kg TS	100	29	85	67	40	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	0,043	#	0,068	0,039	#	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	0,011	<0,01	0,013	<0,01	<0,01	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,3	3

{pnum}/ /

Station nummer		3924	3924	3924	3874	3874	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Boring nr.		6	6	6	7	7		
Prøve nr.		P6.1	P6.2	P6.3	P7.1	P7.2		
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	0,7 -1,8	0,0 – 0,3	0,3 – 0,7		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	#	2,9	2,4	100	15	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	2,9	2,4	<2	2,5	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	<5	<5	<5	100	13	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	17	25	4,4	30	16	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,23	0,29	0,06	0,43	0,19	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	11	11	10	16	11	500	1000
Kobber	mg/kg TS	10	10	5,5	40	11	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	7,1	8,3	7,0	11	8,4	30	30
Zink	mg/kg TS	79	94	22	180	64	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	0,091	0,13	#	0,21	0,07	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	0,018	0,024	<0,01	0,036	0,013	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,3	3

Station nummer		3874	3824	3824	3824	3774	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Boring nr.		7	8	8	8	9		
Prøve nr.		P7.3	P8.1	P8.2	P8.3	P9.1		
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	0,7 – 1,8	0,0 – 0,3		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	#	7,5	#	6,9	23	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	<2	<2	<2	<2	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	<5	7,5	<5	6,9	23	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	6,7	7,6	5,8	9,2	12	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,35	0,17	0,12	0,13	0,19	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	17	17	6,8	4,1	13	500	1000
Kobber	mg/kg TS	9,4	22	5,4	5,8	12	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	26	13	6,3	3,4	8,7	30	30
Zink	mg/kg TS	36	53	30	31	62	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	#	0,013	#	0,078	0,099	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	<0,01	<0,01	<0,01	0,014	0,02	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,3	3

{pnum}/ /

Station nummer		3774	3774	3724	3724	3724	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Boring nr.		9	9	10	10	10		
Prøve nr.		P9.2	P9.3	P10.1	P10.2	P10.3		
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,3 – 0,7	0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	0,7 – 1,8		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	13	#	43	26	25	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	<2	<2	<2	<2	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	13	<5	43	26	25	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	7,3	7,3	16	3,1	4,3	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,13	0,091	0,21	0,11	0,11	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	14	18	5,3	9,2	23	500	1000
Kobber	mg/kg TS	7,3	8,0	11	4,1	11	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	11	11	2,9	4,4	13	30	30
Zink	mg/kg TS	31	36	70	29	33	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	0,013	#	0,12	#	#	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	<0,01	<0,01	0,022	<0,01	<0,01	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,3	3

Station nummer		3674	3674	3674	3624	3624	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Boring nr.		11	11	11	12	12		
Prøve nr.		P11.1	P11.2	P11.3	P12.1	P12.2		
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 – 0,7		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	80	#	6,1	22	9,5	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	<2	<2	<2	<2	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	80	<5	6,1	22	9,5	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	16	1,5	<1	11	2,1	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,20	0,032	0,022	0,15	0,033	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	5,4	2,2	1,9	3,6	2,7	500	1000
Kobber	mg/kg TS	12	<1	<1	8,4	1,3	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	2,9	0,98	1,1	2,6	1,3	30	30
Zink	mg/kg TS	74	6,2	3,7	51	9,0	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	0,11	0,011	#	0,07	#	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	0,021	<0,01	<0,01	0,014	<0,01	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,3	3

{pnum}/ /

Station nummer		3624	3574	3574	3574	3524	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Boring nr.		12	13	13	13	14		
Prøve nr.		P12.3	P13.1	P13.2	P13.3	P14.1		
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 -0,7	0,7 -1,8	0,0 – 0,3		
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed							
Kulbrinter total	mg/kg TS	29	32	#	35	34	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	<2	<2	<2	<2	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	<5	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	29	32	<5	35	34	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	#	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	2,0	16	5,4	6,9	16	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,046	0,23	0,088	0,14	0,24	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	3,5	6,8	14	19	6,4	500	1000
Kobber	mg/kg TS	1,8	13	7,4	9,4	9,9	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	2,4	4,3	12	16	3,9	30	30
Zink	mg/kg TS	9,0	78	26	34	68	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	#	0,13	#	#	0,13	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	<0,01	0,024	<0,01	<0,01	0,026	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,3	3

Station nummer		3524	3524	Jord-kvalitets-kri-terier	Af-skærings-kri-terier
Boring nr.		14	14		
Prøve nr.		P14.2	P14.3		
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,3 – 0,7	0,7 – 1,8		
Analysedato		08.06.23	08.06.23		
ANALYSER	Enhed				
Kulbrinter total	mg/kg TS	16	31	100	300
C6H6 – C10	mg/kg TS	<2	14	25	
C10 – C15	mg/kg TS	<5	<5	40	
C15 – C20	mg/kg TS	<5	<5	55	
C20 – C35	mg/kg TS	16	18	100	300
C10 – C20	mg/kg TS	#	#	95	
Bly	mg/kg TS	15	5,9	40	400
Cadmium	mg/kg TS	0,24	0,088	0,5	5
Chrom	mg/kg TS	5,5	11	500	1000
Kobber	mg/kg TS	8,6	5,3	500	1000
Nikkel	mg/kg TS	4,0	6,5	30	30
Zink	mg/kg TS	60	28	500	1000
Sum af PAH	mg/kg TS	0,23	#	4,0	40
Benzen(a)pyren	mg/kg TS	0,039	<0,01	0,3	3
Dibenz(a,h)anthracen	mg/kg TS	<0,01	<0,01	0,3	3

{pnum}/ /

Asbest

Station nummer		4174	4174	4174	4124	4124	Jord-kvalitets-kriterier
Boring nr.		1	1	1	2	2	
Prøve nr.		P1.1	P1.2	P1.3	P2.1	P2.2	
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 – 0,7	
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	
ANALYSER	Enhed						
Asbest	Ja/Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej

Station nummer		4124	4074	4074	4024-3974	4024-3974	Jord-kvalitets-kriterier
Boring nr.		2	3	3	4-5	4-5	
Prøve nr.		P2.3	P3.1	P3.2-3.3	P4.1-5.1	P4.2-5.2	
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 -1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	
ANALYSER	Enhed						
Asbest	Ja/Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej

Station nummer		4042-3974	3924-3874	3924-3874	3924-3874	3824	Jord-kvalitets-kriterier
Boring nr.		4-5	6-7	6-7	6-7	8	
Prøve nr.		P4.3-5.3	P6.1-7.1	P6.2-7.2	P6.3-7.3	P8.3	
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,7 – 1,8	0,0 – 0,3	0,3 -0,7	0,7 -1,8	0,7-1,8	
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	
ANALYSER	Enhed						
Asbest	Ja/Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej

Station nummer		3774-3724	3774-3724	3774-3724	3674-3624	3674-3624	Jord-kvalitets-kriterier
Boring nr.		9-10	9-10	9-10	11-12	11-12	
Prøve nr.		P9.1-10.1	P9.2-10.2	P9.3-10.3	P11.1-12.1	P11.2-12.2	
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	
ANALYSER	Enhed						
Asbest	Ja/Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej

Station nummer		3674-3624	3574-3524	3574-3524	3574-3524	Jord-kvalitets-kriterier
Boring nr.		11-12	13-14	13-14	13-14	
Prøve nr.		P11.3-12.3	P13.1-14.1	P13.2-14.2	P13.3-14.3	
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,7-1,8	0,0 – 0,3	0,3 -0,7	0,7 -1,8	
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	
ANALYSER	Enhed					
Asbest	Ja/Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej

{pnum}/ /

PFAS

Station nummer		4174-4074	4174-4074	4024-3874	4024-3874	Jord-kvalitets-kriterier
Boring nr.		1-3	1-3	4-7	4-7	
Prøve nr.		P1.1-1.3	P1.2-3.2	P4.1-7.1	P4.2-7.2	
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,0-0,3	0,3-0,7	0,0-0,3	0,3-0,7	
Analysedato		08.06.23	08.06.23	08.06.23	08.06.23	
ANALYSER	Enhed					
PFAS sum 22 stk.	ug/kg	5,7	0,97	24	4,0	0,4 mg/kg (400 ug/kg)

Station nummer		3774-3524	3774-3524			Jord-kvalitets-kriterier
Boring nr.		9-14	9-14			
Prøve nr.		P9.1-14.1	P9.2-14.2			
Udtagningsdybde, m.u.t.		0,0-0,3	0,3-0,7			
Analysedato		08.06.23	08.06.23			
ANALYSER	Enhed					
PFAS sum 22 stk.	ug/kg	11	2,0			0,4 mg/kg (400 ug/kg)

Konklusion

Der er i ingen prøver fundet PFAS over Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier. Værdierne er langt under grænseværdierne.

Fra Station 3500 – 4024 (Boring 4-14) er der ikke fundet forureninger i forhold til jordpakke og asbest.

I station 4074 (boring 3 – diget) er der fundet Benzo(a)pyren i 0,3 - 0,7 mut, men der er ikke fundet asbest. Fyldsandet i diget er muligvis tidligere vejjord, så overskridelsen kan skyldes asfalt.

I station 4124 (boring 2 – det våde område mellem diget og fjorden) er der fundet bly og cadmium i 0,0 – 0,3 mut. I samme dybde er der fundet asbest. Dette er mærkeligt, da arealet er blødt og besværligt (umuligt?) at køre på.

I station 4174 (boring 1 - ude ved fjorden) er der i 0,0 – 0,3 mut fundet bly.
Desuden er der i 0,3 – 1,8 fundet asbest. Der er desuden observeret eternit på overfladen.

Svanholmgrøften



Svanholmgrøften Stationering i forbindelse med miljøundersøgels	Dato: 20-06-2023	Målforhold: 1:5000

Danmarks Miljøportal
Data om miljøet i Danmark

Nyropsgade 30 • 1780 København V
Support: support@miljoeportal.dk

Ortofotos (DDO®land): COWI har den fulde ophavsret til de ortofotos (DDO®land), der vises som baggrundskort. Denne funktion, med ortofoto som baggundskort, må derfor kun anvendes af Miljøministeriet, regioner og kommuner med tilhørende institutioner, der er part i Danmarks Miljøportal, i forbindelse med de pågældende institutioners myndighedsbehandling indenfor miljøområdet, samt af privatpersoner til eget personligt brug. Linket må ikke indgå i andre hjemmesider. Øvrig kommerciel anvendelse er ikke tilladt og vil kunne retsforfølges.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.: 23231
Sagsnavn: Svanholmgrøften
Prøvetype: Jord
Prøveudtagning: 30.05.2023
Prøvetager: Rekvirenten JCO
Modt. dato: 05.06.2023
Analyseperiode: 06.06.2023 - 08.06.2023

Lab prøvenr:	**862-2023-02977201**	**862-2023-02977202**	**862-2023-02977203**	**862-2023-02977204**	**862-2023-02977205**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P1.1	P1.2	P1.3	P2.1	P2.2			
Prøvedybde m u.t.:	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7			
Tørstof *Gravimetrisk*	84	84	77	54	68	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	120	12	9,7	52	16	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,24	0,26	0,20	0,71	0,32	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	5,6	6,3	7,3	23	7,1	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	6,4	7,7	6,0	32	7,3	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	4,6	5,3	4,5	18	6,9	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	48	49	41	290	72	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	34	14	< 5	95	17	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	34	14	#	95	17	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,11	0,097	0,18	0,09	0,08	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,12	0,095	0,11	0,16	0,083	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,067	0,054	0,065	0,069	0,039	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,044	0,044	0,038	0,074	0,027	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,012	< 0,01	< 0,01	0,012	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,34	0,29	0,39	0,40	0,23	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	2	1	1	2	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet
ilac-MRA DANAK TEST Reg. nr. 179
INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.: 23231
Sagsnavn: Svanholmgrøften
Prøvetype: Jord
Prøveudtagning: 30.05.2023
Prøvetager: Rekvirenten JCO
Modt. dato: 05.06.2023
Analyseperiode: 06.06.2023 - 08.06.2023

Lab prøvenr:	862-2023-02977206	862-2023-02977207	862-2023-02977208	862-2023-02977209	862-2023-02977210	Enhed	DL	Urel(%)
Prøvemærke:	P2.3	P3.1	P3.2	P3.3	P4.1			
Prøvedybde m u.t.:	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3			
Tørstof *Gravimetrisk*	73	91	86	91	82	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	5,7	20	27	6,5	37	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,11	0,25	0,28	0,099	0,35	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	19	7,2	9,1	3,9	15	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	11	6,5	7,2	3,3	16	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	14	4,4	5,1	3,4	10	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	39	68	79	24	110	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	7,5	7,3	9,8	< 5	7,4	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	7,5	7,3	9,8	#	7,4	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,048	1,5	0,024	0,022	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,056	1,4	0,026	0,036	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,031	0,93	0,018	0,017	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,022	0,55	0,012	0,013	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	0,14	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	#	0,16	4,5	0,08	0,088	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1	2	1	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.: 23231
Sagsnavn: Svanholmgrøften
Prøvetype: Jord
Prøveudtagning: 30.05.2023
Prøvetager: Rekvirenten JCO
Modt. dato: 05.06.2023
Analyseperiode: 06.06.2023 - 08.06.2023

Lab prøvenr:	**862-2023-02977211**	**862-2023-02977212**	**862-2023-02977213**	**862-2023-02977214**	**862-2023-02977215**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P4.2	P4.3	P5.1	P5.2	P5.3			
Prøvedybde m u.t.:	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8			
Tørstof *Gravimetrisk*	74	80	85	87	82	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	39	5,9	19	17	8,5	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,36	0,057	0,23	0,18	0,081	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	16	9,6	12	14	12	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	17	4,6	12	10	4,7	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	9,5	5,5	7,9	9,1	5,8	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	100	29	85	67	40	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	9,5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	9,5	#	#	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,012	< 0,01	0,016	0,014	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,021	< 0,01	0,028	0,024	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,011	< 0,01	0,013	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	0,011	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,043	#	0,068	0,039	#	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1	1	1	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet
INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.: 23231
Sagsnavn: Svanholmgrøften
Prøvetype: Jord
Prøveudtagning: 30.05.2023
Prøvetager: Rekvirenten JCO
Modt. dato: 05.06.2023
Analyseperiode: 06.06.2023 - 08.06.2023

Lab prøvenr:	862-2023-02977216	862-2023-02977217	862-2023-02977218	862-2023-02977219	862-2023-02977220	Enhed	DL	Urel(%)
Prøvemærke:	P6.1	P6.2	P6.3	P7.1	P.7.2			
Prøvedybde m u.t.:	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7			
Tørstof *Gravimetrisk*	87	80	82	83	78	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	17	25	4,4	30	16	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,23	0,29	0,060	0,43	0,19	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	11	11	10	16	11	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	10	10	5,5	40	11	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	7,1	8,3	7,0	11	8,4	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	79	94	22	180	64	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	2,9	2,4	< 2	2,5	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	100	13	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	2,9	2,4	100	15	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,022	0,027	< 0,01	0,059	0,017	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,039	0,059	< 0,01	0,081	0,028	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,018	0,024	< 0,01	0,036	0,013	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,013	0,018	< 0,01	0,033	0,012	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,091	0,13	#	0,21	0,07	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1	1	1	1			

02977219 Prøvekommentar:
Indeholder kulbrinter med et kogepunktsområde som asfalt/bitumen/fuelolie.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.: 23231
Sagsnavn: Svanholmgrøften
Prøvetype: Jord
Prøveudtagning: 30.05.2023
Prøvetager: Rekvirenten JCO
Modt. dato: 05.06.2023
Analyseperiode: 06.06.2023 - 08.06.2023

Lab prøvenr:	**862-2023-02977221**	**862-2023-02977222**	**862-2023-02977223**	**862-2023-02977224**	**862-2023-02977225**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P7.3	P8.1	P8.2	P8.3	p9.1			
Prøvedybde m u.t.:	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3			
Tørstof *Gravimetrisk*	78	94	94	91	86	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	6,7	7,6	5,8	9,2	12	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,35	0,17	0,12	0,13	0,19	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	17	17	6,8	4,1	13	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	9,4	22	5,4	5,8	12	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	26	13	6,3	3,4	8,7	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	36	53	30	31	62	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	7,5	< 5	6,9	23	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	7,5	#	6,9	23	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,023	0,026	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,013	< 0,01	0,029	0,039	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,014	0,02	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,011	0,013	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	#	0,013	#	0,078	0,099	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1	1	1	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 08.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02977226**	**862-2023-02977227**	**862-2023-02977228**	**862-2023-02977229**	**862-2023-02977230**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P9.2	P9.3	P10.1	P10.2	P10.3			
Prøvedybde m u.t.:	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8			
Tørstof *Gravimetrisk*	84	84	90	92	73	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	7,3	7,3	16	3,1	4,3	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,13	0,091	0,21	0,11	0,11	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	14	18	5,3	9,2	23	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	7,3	8,0	11	4,1	11	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	11	11	2,9	4,4	13	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	31	36	70	29	33	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	13	< 5	43	26	25	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	13	#	43	26	25	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	0,033	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,013	< 0,01	0,047	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	0,022	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	0,021	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,013	#	0,12	#	#	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1	1	1	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.: 23231
Sagsnavn: Svanholmgrøften
Prøvetype: Jord
Prøveudtagning: 30.05.2023
Prøvetager: Rekvirenten JCO
Modt. dato: 05.06.2023
Analyseperiode: 06.06.2023 - 08.06.2023

Lab prøvenr:	**862-2023-02977231**	**862-2023-02977232**	**862-2023-02977233**	**862-2023-02977234**	**862-2023-02977235**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P11.1	P11.2	P11.3	P12.1	P12.2			
Prøvedybde m u.t.:	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7			
Tørstof *Gravimetrisk*	90	85	79	90	87	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	16	1,5	< 1	11	2,1	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,20	0,032	0,022	0,15	0,033	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	5,4	2,2	1,9	3,6	2,7	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	12	< 1	< 1	8,4	1,3	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	2,9	0,98	1,1	2,6	1,3	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	74	6,2	3,7	51	9,0	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	80	< 5	6,1	22	9,5	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	80	#	6,1	22	9,5	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,027	< 0,01	< 0,01	0,017	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,044	0,011	< 0,01	0,029	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,021	< 0,01	< 0,01	0,014	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,015	< 0,01	< 0,01	0,011	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,11	0,011	#	0,07	#	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1	1	1	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet
ilac-MRA DANAK TEST Reg. nr. 179
INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 08.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02977236**	**862-2023-02977237**	**862-2023-02977238**	**862-2023-02977239**	**862-2023-02977240**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P12.3	P13.1	P13.2	P13.3	P14.1			
Prøvedybde m u.t.:	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3			
Tørstof *Gravimetrisk*	81	91	83	72	90	%	1	15
Metaller								
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	2,0	16	5,4	6,9	16	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,046	0,23	0,088	0,14	0,24	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	3,5	6,8	14	19	6,4	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	1,8	13	7,4	9,4	9,9	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	2,4	4,3	12	16	3,9	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	9,0	78	26	34	68	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter								
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	29	32	< 5	35	34	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	#	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	29	32	#	35	34	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser								
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,039	< 0,01	< 0,01	0,032	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,048	< 0,01	< 0,01	0,049	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,024	< 0,01	< 0,01	0,026	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	0,02	< 0,01	< 0,01	0,021	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	#	0,13	#	#	0,13	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1	1	1	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet
ilac-MRA DANAK TEST Reg. nr. 179
INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.: AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.: EUAA59-23029772
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 08.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02977241**	**862-2023-02977242**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P14.2	P14.3			
Prøvedybde m u.t.:	0,3-0,7	0,7-1,8			
Tørstof *Gravimetrisk*	88	86	%	1	15
Metaller					
Bly (Pb) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	15	5,9	mg/kg ts.	1	30
Cadmium (Cd) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	0,24	0,088	mg/kg ts.	0,02	30
Chrom (Cr) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	5,5	11	mg/kg ts.	1	30
Kobber (Cu) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	8,6	5,3	mg/kg ts.	1	30
Nikkel (Ni) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	4,0	6,5	mg/kg ts.	0,5	30
Zink (Zn) *EN/ISO 15587-2:2003, DS/EN 16170:2016 mod. ICP-OES*	60	28	mg/kg ts.	2	30
Kulbrinter					
C6H6-C10 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 2	14	mg/kg ts.	2	30
C10-C15 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C15-C20 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	< 5	< 5	mg/kg ts.	5	30
C20-C35 *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	16	18	mg/kg ts.	5	30
Sum (C10-C20) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	#	#	mg/kg ts.		
Sum (C6H6-C35) *REFLAB metode 1:2010 v.2 GC-FID*	16	31	mg/kg ts.		
PAH-forbindelser					
Fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,091	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(b+j+k)fluoranthen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,078	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Benzo(a)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,039	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Indeno(1,2,3-cd)pyren *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,027	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Dibenz(a,h)anthracen *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	< 0,01	< 0,01	mg/kg ts.	0,01	40
Sum af 7 PAH'er *REFLAB metode 4: 2008 v.2 GC-MS*	0,23	#	mg/kg ts.		
Klassificering iht. BEK nr 1452	1	1			

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Anders Kristensen (AK)

Rapportnr.:	AR-23-VL-01029772-01
Batchnr.:	EUAA59-23029772
Kundenr.:	VL0000047
Rapportdato:	08.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 08.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02977241**	**862-2023-02977242**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**
Prøvemærke:	P14.2	P14.3			
Prøvedybde m u.t.:	0,3-0,7	0,7-1,8			

Batchkommentar:

"Sum af 7 PAH'er": Fluoranthen, Benz(b+j+k)fluoranthen, Benz(a)pyren, Indeno(1,2,3)pyren og Dibenz(a,h)anthracen.
Ekstraktionstiden for Reflab 1 analyser er 12 timer.
I henhold til Reflab1:2010 foretages en kvalitativ tolkning af chromatogrammet med angivelse af olietyper for prøver med et kulbrinteindhold over 100 mg/kg TS.
Med mindre andet er angivet, er REFLAB 1 ekstraktionen lavet på indsendte membranglas og REFLAB 4 ekstraktionen ud fra indsendte pose.
Forureningskategori foretages iht. Bek.1452 af 07/12/2015 "Bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord" for de parametre, der er specificeret i bekendtgørelsens tabel 3. Kulbrinter, benzen og nikkel er ikke omfattet af bekendtgørelsens tabel 3, hvorfor kategorisering af disse vurderes af kommunalbestyrelsen. Således er kategoriseringen i denne rapport kun vejledende. Kategoriseringen for kulbrinter, benzen og nikkel foretages iht. "Liste over kvalitetskriterier i relation til forurenet jord", Miljøstyrelsen, 2018 og BEK 554 af 19/05/2010 "Bekendtgørelse om definition af lettere forurenet jord". "UK" angiver at forureningsniveauet ikke kan henføres til kategori 1 og 2 (uden for kategori).
Excel-ark med prøvningsresultaterne medsendes som bilag.

Kopi til:

Andreasen & Hvidberg A/S, Rapportmodtager, Svenstrup Bane Alle 15, 9230 Svenstrup J

08.06.2023

Eurofins VBM
Laboratoriet Kundecenter

Tegnforklaring:

<:	mindre end	*):	Ikke omfattet af akkrediteringen
>:	større end	i.p.:	ikke påvist
#:	ingen parametre er påvist	i.m.:	ikke målelig

DL: Detektionsgrænse

Urel (%): Ekspanderede relative måleusikkerhed med dækningsfaktor 2. For resultater på detektionsgrænseniveau kan usikkerheden være større end oplyst på rapporten.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.:	AR-23-VL-01029704-01
Batchnr.:	EUAA59-23029704
Kundenr.:	VL0000047
Rapportdato:	15.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 15.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02970401**	**862-2023-02970402**	**862-2023-02970403**	**862-2023-02970404**	**862-2023-02970405**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**	[1)]
Prøvemærke:	P1.1	P1.2	P1.3	P2.1	P2.2				
Prøvedybde m u.t.:	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7				
Uorganiske forbindelser									
Visuel procent *NFX43-050 July 2021 Mikroskopi (TEM)*	0	0	0	0	0				*A
Antal prøveforberedelser *HSG 248 - Appendix 2 (2021) Mikroskopi (polariseret lys)*	1	1	3	1	3				*A

Underleverandør:
A: Underleverandør

02970401 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970402 Prøvekommentar:
Der er observeret asbest fibre af typen chrysotil i prøven.

02970403 Prøvekommentar:
Der er observeret asbest fibre af typen chrysotil i prøven.

02970404 Prøvekommentar:
Der er observeret asbest fibre af typen chrysotil i prøven.

02970405 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.:	AR-23-VL-01029704-01
Batchnr.:	EUAA59-23029704
Kundenr.:	VL0000047
Rapportdato:	15.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 15.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02970406**	**862-2023-02970407**	**862-2023-02970408**	**862-2023-02970409**	**862-2023-02970410**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**	**¤)**
Prøvemærke:	P2.3	P3.1	P3.2	P4.1	P4.2				
Prøvedybde m u.t.:	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7				
Uorganiske forbindelser									
Visuel procent *NFX43-050 July 2021 Mikroskopi (TEM)*	0	0	0	0	0				*A
Antal prøveforberedelser *HSG 248 - Appendix 2 (2021) Mikroskopi (polariseret lys)*	1	1	1	1	1				*A

Underleverandør:
A: Underleverandør

02970406 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970407 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970408 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970409 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970410 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.:	AR-23-VL-01029704-01
Batchnr.:	EUAA59-23029704
Kundenr.:	VL0000047
Rapportdato:	15.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 15.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02970411**	**862-2023-02970412**	**862-2023-02970413**	**862-2023-02970414**	**862-2023-02970415**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**	**¤)**
Prøvemærke:	P4.3	P6.1	P6.2	P6.3	P8.3				
Prøvedybde m u.t.:	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,7-1,8				
Uorganiske forbindelser									
Visuel procent *NFX43-050 July 2021 Mikroskopi (TEM)*	0	0	0	0	0				*A
Antal prøveforberedelser *HSG 248 - Appendix 2 (2021) Mikroskopi (polariseret lys)*	1	1	1	1	1				*A

Underleverandør:
A: Underleverandør

02970411 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970412 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970413 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970414 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970415 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.:	AR-23-VL-01029704-01
Batchnr.:	EUAA59-23029704
Kundenr.:	VL0000047
Rapportdato:	15.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 15.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02970416**	**862-2023-02970417**	**862-2023-02970418**	**862-2023-02970419**	**862-2023-02970420**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**	**¤)**
Prøvemærke:	P9.1	P9.2	P9.3	P11.1	P11.2				
Prøvedybde m u.t.:	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7				
Uorganiske forbindelser									
Visuel procent *NFX43-050 July 2021 Mikroskopi (TEM)*	0	0	0	0	0				*A
Antal prøveforberedelser *HSG 248 - Appendix 2 (2021) Mikroskopi (polariseret lys)*	3	1	1	1	1				*A

Underleverandør:
A: Underleverandør

02970416 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970417 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970418 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970419 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970420 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.:	AR-23-VL-01029704-01
Batchnr.:	EUAA59-23029704
Kundenr.:	VL0000047
Rapportdato:	15.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	05.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 15.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02970421**	**862-2023-02970422**	**862-2023-02970423**	**862-2023-02970424**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**	¤)	
Prøvemærke:	P11.3	P13.1	P13.2	P13.3					
Prøvedybde m u.t.:	0,7-1,8	0,0-0,3	0,3-0,7	0,7-1,8					
Uorganiske forbindelser									
Visuel procent *NFX43-050 July 2021 Mikroskopi (TEM)*	0	0	0	0					*A
Antal prøveforberedelser *HSG 248 - Appendix 2 (2021) Mikroskopi (polariseret lys)*	1	1	1	1					*A

Underleverandør:
A: Underleverandør

02970421 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970422 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970423 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

02970424 Prøvekommentar:
Der er ikke observeret asbest fibre i prøven.

Batchkommentar:

Forureningskategori foretages iht. Bek.1452 af 07/12/2015 "Bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord" for de parametre, der er specificeret i bekendtgørelsens tabel 3. Kulbrinter, benzen og nikkel er ikke omfattet af bekendtgørelsens tabel 3, hvorfor kategorisering af disse vurderes af kommunalbestyrelsen. Således er kategoriseringen i denne rapport kun vejledende. Kategoriseringen for kulbrinter, benzen og nikkel foretages iht. "Liste over kvalitetskriterier i relation til forurenet jord", Miljøstyrelsen, 2018 og BEK 554 af 19/05/2010 "Bekendtgørelse om definition af lettere forurenet jord". "UK" angiver at forureningsniveauet ikke kan henføres til kategori 1 og 2 (uden for kategori).
Excel-ark med prøvningsresultaterne medsendes som bilag.

15.06.2023

Christina B. Christensen
Christina Bonde Christensen
Kemiker Eurofins VBM Laboratoriet

Tegnforklaring:

<:	mindre end	*):	Ikke omfattet af akkrediteringen
>:	større end	i.p.:	ikke påvist
#:	ingen parametre er påvist	i.m.:	ikke målelig
DL:	Detektionsgrænse	¤):	udført af underleverandør

Urel (%): Ekspanderede relative måleusikkerhed med dækningsfaktor 2. For resultater på detektionsgrænseniveau kan usikkerheden være større end oplyst på rapporten.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.: AR-23-VL-01029680-01
Batchnr.: EUAA59-23029680
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 12.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.: 23231
Sagsnavn: Svanholmgrøften
Prøvetype: Jord
Prøveudtagning: 30.05.2023
Prøvetager: Rekvirenten JCO
Modt. dato: 02.06.2023
Analyseperiode: 06.06.2023 - 12.06.2023

Lab prøvenr:	**862-2023-02968001**	**862-2023-02968002**	**862-2023-02968003**	**862-2023-02968004**	**862-2023-02968005**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**	**¤)**
Prøvemærke:	P1.1-P3.1	P1.2-P3.2	P4.1-7.1	P4.2-P7.2	P9.1-P14.1				
Prøvedybde m u.t.:	0,0-0,3	0,3-0,7	0,0-0,3	0,3-0,7	0,0-0,3				
Tørstof *SS-EN 12880:2000 Thermo gravimetri*	74,5	78,4	84,5	81,9	90,4	%	5	5	A
PFAS-forbindelser									
PFBA (Perfluorbutansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,31	0,11	0,34	0,12	0,22	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFBS (Perfluorbutansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,030	<0,030	<0,030	<0,030	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFPeA (Perfluorpentansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,15	<0,030	0,32	0,15	0,17	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFPeS (Perfluorpentansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	*A
PFHxA (Perfluorhexansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,17	<0,030	0,26	0,12	0,12	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFHxS (Perfluorhexansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,054	<0,030	0,11	0,092	0,043	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFHpA (Perfluorheptansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,26	0,031	0,22	0,11	0,100	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFHpS (Perfluorheptansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,030	<0,030	0,079	0,042	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFOA (Perfluoroktansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	1,2	0,17	0,94	0,46	0,55	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFOS (Perfluoroktansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	3,0	0,66	20	2,9	9,0	µg/kg ts.	0,03	23	A
6:2 FTS (Fluortelomersulfonat) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,030	<0,030	<0,030	<0,030	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFOSA (Perfluoroktansulfonamid) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	<0,10	0,30	<0,10	0,12	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFNA (Perfluornonansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,17	<0,030	0,27	0,046	0,19	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFNS (Perfluornonansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,20	<0,20	<0,20	<0,20	<0,20	µg/kg ts.	0,2	23	*A
PFDA (Perfluordekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,19	<0,10	0,66	<0,10	0,25	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFDS (Perflordekanesulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,15	<0,030	0,070	<0,030	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFUnDA (Perfluorundekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	<0,10	0,14	<0,10	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFUnDS (Perfluorundekansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	µg/kg ts.	1	23	*A
PFDoDA (Perfluordodekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	<0,10	0,26	<0,10	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFDoDS (Perfluordodekansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	µg/kg ts.	1	23	*A
PFTrDA (Perfluortridekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFTrDS (Perfluortridekansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	µg/kg ts.	1	23	*A
Sum of PFAS4 (EFSA) excl. LOQ *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	4,4	0,83	21	3,5	9,8	µg/kg ts.			*A
Sum af PFAS excl. LOQ *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	5,7	0,97	24	4,0	11	µg/kg ts.			*A

Underleverandør:
A: Underleverandør (ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1977)

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.: AR-23-VL-01029680-01
Batchnr.: EUAA59-23029680
Kundenr.: VL0000047
Rapportdato: 12.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	02.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 12.06.2023	

Lab prøvenr:	**862-2023-02968006**	**Enhed**	**DL**	**Urel(%)**	[B]
Prøvemærke:	P9.2-P14.2				
Prøvedybde m u.t.:	0,3-0,7				
Tørstof *SS-EN 12880:2000 Thermo gravimetri*	85,7	%	5	5	A
PFAS-forbindelser					
PFBA (Perfluorbutansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFBS (Perfluorbutansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFPeA (Perfluorpentansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,056	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFPeS (Perfluorpentansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	*A
PFHxA (Perfluorhexansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,058	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFHxS (Perfluorhexansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,033	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFHpA (Perfluorheptansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,051	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFHpS (Perfluorheptansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFOA (Perfluoroktansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,30	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFOS (Perfluoroktansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	1,5	µg/kg ts.	0,03	23	A
6:2 FTS (Fluortelomersulfonat) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFOSA (Perfluoroktansulfonamid) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFNA (Perfluornonansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	0,036	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFNS (Perfluornonansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,20	µg/kg ts.	0,2	23	*A
PFDA (Perfluordekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFDS (Perflordekanesulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,030	µg/kg ts.	0,03	23	A
PFUnDA (Perfluorundekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFUnDS (Perfluorundekansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<1,0	µg/kg ts.	1	23	*A
PFDoDA (Perfluordodekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFDoDS (Perfluordodekansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<1,0	µg/kg ts.	1	23	*A
PFTrDA (Perfluortridekansyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<0,10	µg/kg ts.	0,1	23	A
PFTrDS (Perfluortridekansulfonsyre) *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	<1,0	µg/kg ts.	1	23	*A
Sum of PFAS4 (EFSA) excl. LOQ *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	1,9	µg/kg ts.			*A
Sum af PFAS excl. LOQ *DIN 38414-14 mod. LC-MS/MS*	2,0	µg/kg ts.			*A

Underleverandør:
A: Underleverandør (ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1977)

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

eurofins | VBM Laboratoriet

INDUSTRIVEJ 1
DK-9440 AABYBRO
TLF: +45 98 21 32 00
FAX: +45 98 21 34 54
AABYBRO@EUROFINS.DK

Andreasen & Hvidberg A/S
Svenstrup Bane Alle 15
9230 Svenstrup J
Att.: Rapportmodtager

Rapportnr.:	AR-23-VL-01029680-01
Batchnr.:	EUAA59-23029680
Kundenr.:	VL0000047
Rapportdato:	12.06.2023

Analyserapport

Sagsnr.:	23231	
Sagsnavn:	Svanholmgrøften	
Prøvetype:	Jord	
Prøveudtagning:	30.05.2023	
Prøvetager:	Rekvirenten	JCO
Modt. dato:	02.06.2023	
Analyseperiode:	06.06.2023 - 12.06.2023	

		Enhed	DL	Urel(%) ¤)
Lab prøvenr:	**862-2023-02968006**			
Prøvemærke:	P9.2-P14.2			
Prøvedybde m u.t.:	0,3-0,7			

Batchkommentar:

Forureningskategori foretages iht. Bek.1452 af 07/12/2015 "Bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord" for de parametre, der er specificeret i bekendtgørelsens tabel 3. Kulbrinter, benzen og nikkel er ikke omfattet af bekendtgørelsens tabel 3, hvorfor kategorisering af disse vurderes af kommunalbestyrelsen. Således er kategoriseringen i denne rapport kun vejledende. Kategoriseringen for kulbrinter, benzen og nikkel foretages iht. "Liste over kvalitetskriterier i relation til forurenet jord", Miljøstyrelsen, 2018 og BEK 554 af 19/05/2010 "Bekendtgørelse om definition af lettere forurenet jord". "UK" angiver at forureningsniveauet ikke kan henføres til kategori 1 og 2 (uden for kategori).
Excel-ark med prøvningsresultaterne medsendes som bilag.

12.06.2023

Marianne Sofie Vestergaard
Laborant VBM Laboratoriet

Tegnforklaring:

<:	mindre end	*):	Ikke omfattet af akkrediteringen
>:	større end	i.p.:	ikke påvist
#:	ingen parametre er påvist	i.m.:	ikke målelig
DL:	Detektionsgrænse	¤):	udført af underleverandør

Urel (%): Ekspanderede relative måleusikkerhed med dækningsfaktor 2. For resultater på detektionsgrænseniveau kan usikkerheden være større end oplyst på rapporten.

Prøvningsresultaterne gælder udelukkende for de(n) undersøgte prøve(r).
Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden prøvningslaboratoriets skriftlige godkendelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: "Hans J. Høyer" (hjhoyer@icloud.com)
Titel: Høringssvar til MKR og forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:06
Bilag: Miljøkonsekvensvurdering.pdf;

Hermed mit høringssvar til ovenstående

Jeg skal bede om at få en bekræftigelse på modtagelsen

Hilsen

Hans J. Høyer
Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og Vejdirektoratet

Høringssvar

Miljøkonsekvensvurderingen

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Non-compliant MKV om alternativer

Som tidligere topembedsmand i Miljøministeriets styrelser noterer jeg mig en række graverende mangler i Miljøkonsekvensvurderingen (MKV), som bevirker, at den udarbejdede MKV ingen valeur har som MKV i 2024.

En MKV skal belyse alternativerne til et planlagt anlægsprojekt. De alternativer der nævnes i MKV er ikke behandlet jf. den eksisterende EU-lovgivning på området. Bl.a. vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

Behandlingen af de nævnte alternativer i MKV ligner snarere en række løse og udokumenterbare påstande.

Men det er ikke MKV rolle at være et holdningspapir. MKV'en skal være fagligt, faktuel og baseret på det fulde omfang af tilgængelige data og tidsserier.

Den foreliggende MKV beskriver en række tidligere belyste alternativer, der uden reel dokumentation findes anvendelige som brugbare alternativer til Egholmlinjen. På et udokumenteret grundlag (set med EU-retten) fravælges disse alternativer til Egholmlinjen.

Grundlæggende er datagrundlaget for MKV forældet. Beskrivelserne af de eksisterende trafikale alternativer er ikke behandlet jf. EU-lovgivningen, da EU-lovgivningen ikke var en del af dansk ret dengang alternativerne blev undersøgt. For at stå med en valid MKV skal de eksisterende alternativer ses gennem og behandles jf. EU-lovgivning per d.d. Dette er ikke tilfældet med den foreliggende MKV.

De eksisterende alternativer til en Egholmlinjeføring vil helt sikkert møde de samfundsmæssige behov. Hvilken linjeføring der bedst opfylder de samfundsmæssige behov ved vi ikke på nuværende tidspunkt. Det er netop dette MKV skal belyse.

De forskellige projekters "interne rente" er udtryk for den samfundsmæssige værdi. Eftersom alternativerne til en Egholm linjeføring ikke er blevet belyst jf. gældende EU-lovgivning, kendes den interne rente ikke for disse alternativer. Men den interne rente (lig med samfundsmæssig værdi) for alternativerne kan næppe forventes at være lavere end den interne rente for Egholm linjeføringen, da sidstnævnte nærmer sig NUL.

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige anlægsplaner, er IKKE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller IKKE implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det gældende lovgivning per 2024 eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. Fravalgene af alternativerne er således ikke

sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som det er krævet. Fravalgene er sket af usaglige og ikke tidssvarende relevante årsager i 2024.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk valid undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.

Det er en mangel, der fjerner værdien af den foreliggende MKV som forvaltnings- og beslutningsgrundlag.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

Nordtoft 36

9000 Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Indsigelse mod VVM redegørelse s legitimitet
Sendt: 11-01-2024 20:36

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

Grundlaget for VVM redegørelsen- og konklusionerne heri er mangelfulde

Der mangler en opdateret vurdering af alternative løsninger til den vestlige forbindelse over Egholm.

Vejdirektoratets oprindelig VVM redegørelse fra 2011 sammenligner Egholmforbindelsen med to alternative traceer (Lindholmforbindelsen og Østforbindelsen) hvor den østlige forbindelse indebar anlæg af en ny paralleltunnel med 2x3 kørebaner, således der i alt blev 12 fjordkrydsende kørebaner. Dette forslag er senere blevet kritiseret af flere af landets ledende trafikforskere, som værende unødigt dyrt og kompliceret, og der er således foreslået en løsning med en paralleltunnel med et reversibelt rør med 3 kørebaner, der løser den samme funktion som paralleltunnelen med de 2x3 kørebaner, men til en betydelig lavere pris. På trods af at VVM redegørelsen for den 3. limfjordsforbindelse er blevet opdateret 2 gange, er dette alternativ aldrig blevet ordentligt undersøgt.

Dårlig samfundsøkonomi: Den samfundsmæssige værdi af Egholmmotorvejen er stærkt reduceret i forhold til undersøgelsen fra 2011 (ca. 3,5% i seneste VVM mod 7,8% i 2011). Der mangler sammenlignende tal for Østforbindelsen, hvor man tager hensyn til den reducerede anlægssum for den alternative løsning, tager hensyn til byudvikling med flere store arbejdspladser i Aalborg Øst, trafikken til det nye sygehus NAU samt CO2 udledning fra drift og anlægsface.

Overtrædelse af Habitatdirektivet: I den opdaterede VVM redegørelse konkluderes, i forbindelse med der er konstateret ynglende oddere i traceen for Egholmsforbindelsen, at der ikke findes alternativer til denne forbindelse, hvorfor der søges om fravigelse af habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra a-d, der rummer en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV (herunder oddere). Dette er en overskridelse af gældende EU-lovgivning, idet der er et klart alternativ med en østlig forbindelse, hvor det, som det fremgår af VVM undersøgelsen fra 2011, ikke findes truede dyre arter.

Trussel mod lysbuget knortegæs: Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for de lysbugede knortegæs, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, og er også en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. Ved et anlægsarbejde som en tunnel og bro til Egholm, vil der ske en forplumring af vandsøjlen, der vil true den i forvejen udsatte vegetation af ålegræs i fjorden, og derved fjerne livsgrundlaget for gæssene.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer
Sendt: 11-01-2024 18:38

Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer

I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor trafikudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.

Anlægsloven vil imidlertid ved sin vedtagelse sætte lovgivning på dette område ud af kraft.

Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Jeg anser, i lighed med en lang række organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser.

For habitatsdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter). Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet). Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det afgørende punkt om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig drikkevandets kvalitet.

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: knudsuhr@bbnpost.dk (knudsuhr@bbnpost.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 19:16

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023"

Manglende undersøgelser af brugbare alternativer

Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen.

Dette er faktisk ikke undersøgt korrekt på den måde, som VVM-direktivet foreskriver. Blandt andet skal det undersøges, om der findes brugbare alternativer, der ikke nødvendiggøre dispensation fra miljødirektiverne hvad angår, vandmiljø, Natura-2000 og BilagIV-arter. I VVM rapporten fra 2011 opstiller Vejdirektoratet et alternativ med et rør med 6 spor parallelt med den eksisterende tunnel. Dette alternativ aflaster den eksisterende tunnel med 100%, men er også en relativ dyr løsning i fht til Egholmforbindelsen. Vejdirektoratet afviser dermed alternativet – og andre alternativer opstilles ikke -endsige undersøges. Der er ikke senere i forløbet opstillet og undersøgt andre mulige alternativer fra Vejdirektoratets side.

Der er som førnævnt ikke retligt i orden. Men fadæsen medfører, at der aldrig seriøst er blevet overvejet og undersøgt mulige alternativer til Egholmforbindelsen, som af en række årsager er en dårlig løsning. F.eks. burde det være undersøgt om en udvidelse af E45 med et parallelt tunnelrør med tre spor ville være bedre trafikmæssigt og samfundsøkonomisk. Man kunne få 6 spor sydpå om morgenen og 6 spor nordpå ved fyraften, og på den måde få en kapacitetsforøgelse på er mere en 50%. Egholmforbindelse vil på åbningsdagen i flg Vejdirektoratet kun aflaste den nuværende tunnel med 24%. Med bedre tilslutningsanlæg, og evt. en cityring til at tage en stor del af lokaltrafikken, fås en endnu bedre udnyttelse af E45. Denne løsning vil være væsentligt billigere end Egholmløsningen, men synes også at være en væsentlig bedre trafikmæssig løsning, idet Nørresundby/Aalborg har ekspanderet østpå, både hvad angår boliger og erhverv/arbejdspladser herunder det kommende supersygehus. Og nærmest slet ikke vestpå.

Endelig skal det nævnes, at vejnettet i Aalborg og Nørresundby slet ikke er gearet til at tage den tværgående trafik, der vil komme, når tunnelen helt eller delvis lukkes som følge af ulykker eller planlagte reparationer eller ulykker.

Mvh Knud Suhr

Ellebæk 6

Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:11
Bilag: Manglende undersøgelser af alternativer Anlæglov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema Manglende undersøgelser af alternative linjeføringer.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Der er IKKE undersøgt relevante alternativer efter gældende EU-lovgivning*, hvorfor det IKKE kan konkluderes, at Egholmmotorvejen er samfundsmæssig nødvendig*

I Miljøkonsekvensvurderingsrapporten (MKR) henvises til flere tidligere belyste alternative linjeføringer og det konkluderes, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen.
Der konkluderes også, at Egholmmotorvejen er samfundsmæssig nødvendig, hvorfor en række EU-miljødirektiver må fraviges, trods projektets væsentlige skadelige virkninger.

I MKV oplyses IKKE, at de belyste alternative linjeføringer ikke er undersøgt som alternativer til Egholmlinjen efter gældende EU-lovgivning vedrørende strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand, fordi EU-lovgivningen – dengang da alternativerne blev belyst i 2011 – ikke var en del af dansk ret.

Miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) blev først implementeret i vejlovens kap. 2a i 2016. Men EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som skal anvendes til prioritering mellem alternative vejplaner, er ALDRIG blevet implementeret i dansk lovgivning.
Habitatsdirektiv og øvrige EU-miljødirektiver er ALDRIG blevet implementeret i dansk lov.

Da de 2 alternative linjeføringer, der blev belyst ved VVM2011 ikke er undersøgt efter korrekt lovgivning, er det ALDRIG blevet vurderet om disse alternativer udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er ikke fravalgt ift EU-direktiverne, som de lovmæssigt skal, fordi de ikke er brugbare til at opnå samfundsmæssige behov; de er i stedet politisk fravalgt.

DET ER VÆSENTLIGE OG GRAVENDE FEJL, AT MKR SÅLEDES MANGLER JURIDISK KORREKT UNDERSØGELSE AF, OM DER FINDES BRUGBARE ALTERNATIVER, SOM IKKE NØDVENDIGGØR EN FRAVIGELSE AF EU´S MILJØDIREKTIVER VEDRØRENDE BL.A HABITATER, FUGLE OG VAND.

Det er desuden stærkt kritisabelt og dybt problematisk for folketingets beslutningsgrundlag og for demokratiet generelt, at der kun er udarbejdet opdateret VVM-redegørelse for én bestemt politisk valgt linjeføring.

De tidligere belyste alternative linjeføringer har tilmed ikke været realistiske alternativer; det var en motorvej direkte gennem Aalborg og Nørresundby samt en overdimensioneret og derfor dyr motorvejsudvidelse til 12 spor ved den eksisterende tunnel.

RELEVANTE ALTERNATIVER SKAL UNDERSØGES FØR ANLÆGSLOV VEDTAGES
Der findes flere interessante alternative linjeføringer, der ift. Egholmmotorvejen er billigere, har bedre samfundsøkonomi og erhvervspåvirkning, som løser trængselsproblemerne bedre, er mindre natur- og klimaødelæggende, er mindre grundvands- og sundhedstruende samt mindre støjforurenende.

Flere alternativer er undersøgt og velbeskrevet af diverse trafikforskere.
Eksempelvis et ekstra vendbart tunnelrør ved den eksisterende E45, som kan gøre den fjordkrydsende kapacitet større (9 spor) end Elbtunnelens (8 spor med 150.000 køretøjer/døgn). Et ekstra vendbart tunnelrør vil give 50% forøgelse af antal spor og i praksis pga vendbarheden 100% ekstra kapacitet ved spidsbelastninger.

Det er tæt på tunnellen og E45, at byen udvikler sig; det er her den største trafikbelastning er og derfor her, der sker forsinkelser på spidsbelastningstidspunkter og dannes køer ved uheld, som fortrinsvis forekommer pga de meget kritiserede til- og frakørsler tæt på tunnelen med mange og farlige sporskifte for lokaltrafikken. Beregninger viser også, at et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel har langt større effekt på trængsel, håndtering af flaskehalse og fremkommelighed og dermed giver større tidsgevinster.

Der er også ikke-infrastruk baserede løsninger, som bør undersøges så som road pricing og udbygning af den kollektive transport.

Alternativer undersøgt efter korrekt lovgivning er nødvendig før en anlægslov kan vedtages.
Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".
Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.
Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.
Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Juridisk indsigelse Bekendsgørelse om VVM Kap 7 § 20
Sendt: 08-01-2024 11:18

Jeg mener ikke, at den forelagte VVM rapport lever op til indholdet i punkterne stk 4 nr. 1 - 5, og vil nedenfor anføre hvorfor. Jeg håber der vil ske en reel behandling af de fremkomne høringssvar.

Miljøkonsekvensrapport

§ 20. Bygherren fremlægger en miljøkonsekvensrapport for et projekt omfattet af § 15. De oplysninger, som bygherren efter stk. 2 fremlægger i miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet.

Stk. 4. De oplysninger, som bygherren skal give om det ansøgte projekt i miljøkonsekvensrapporten, jf. stk. 2, skal på en passende måde påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:
1) Befolkningen og menneskers sundhed,
2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle,
3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
4) materielle goder, kulturarv og landskab og
5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1- 4

Ad 1) Der er udarbejdet støjmålinger, hvor man regner med gennemsnits tal for døgnet. Dette giver jo på ingen måde et retvisende billede for støjniveauerne i dagtimerne, hvor trafikken og støjen vil overstige de angivne gennemsnitstal ganske betragteligt. (I forvejen er den angivne db belastning lige på kanten af, hvad der er tilladt).

Yderligere er der ikke taget hensyn til, at den absolut fremherskende vindretning i Aalborg området er fra vest. Dette vil øge det område der reelt bliver påvirket af støj fra den planlagte motorvej.

Samtidig afsættes der i VVM rapporten en pengepulje til en udvendig støjisolering af særligt ramte beboelsesejendomme i området - i disse tilfælde må man gå ud fra, at al udendørs ophold, medmindre det er om natten, vil være stort set ulideligt, og dermed direkte sundhedsskadeligt.

Derudover har rigtig mange af os, der jævnligt anvender området langs fjorden syd for Egholm, næsten altid stødt på eternitaffald. Det er ligeledes almindeligt kendt, at der er sket lovlig og vel også ulovlig dumpning af en meget stor mængder eternitaffald i området, hvor byggeriet skal ske. I det øjeblik det store gravearbejde i området påbegyndes, vil der utvivlsomt blive frigjort asbestfibre til luften, som grundvandet, og dermed en væsentlig forøgelse af kræftrisikoen for såvel de arbejdere der er beskæftiget på projektet som de borgere der bor i området.

Ad 2) Egholm er levested for flere arter der er optaget på EU´s Artikel 4 liste over særligt truede arter i EU. Som det utvivlsomt er de fleste folketingsmedlemmer bekendt, medfører dette at man reelt ikke må igangsætte projekter i disse områder, medmindre man kan argumentere for, at dette ikke vil påvirke de påviste Artikel 4 arter negativt. Dette er ikke sket med rapporten, der tværtimod arbejder ud fra en plan om at skræmme dyrene væk fra området, hvilket vel ikke akkurat taler for en bevarelse af udrydningstruede arter.

Ad 3) Projektet vil endvidere gå gennem de 2 eneste vandreservoirer med rent drikkevand i Aalborg

området, dels ved Nr. Uttrup på Nørresundby siden, og dels ved Drastrup Enge på Aalborg siden. Disse 2 områder leverer i dag ca. 30% af drikkevandet i Aalborg og Nørresundby. For så vidt angår Drastrup Enge, er der her siden 1980 i et samarbejde mellem Aalborg Kommune og EU, investeret et trecifret millionsbeløb i at sikre rent, og urenset vand, med et absolut flot resultat. Vejanlægget vil imidlertid nødvendiggøre en stor grundvandssænkning i anlægsfasen, der vil medføre tilførsel af store mængder ikke rent drikkevand fra de omkringliggende områder. Herudover er der risiko for nedsivning af asbestfibre til grundvandet i forbindelse med anlægsarbejderne.

Ad 4) Netop Drastrup Enge er vel reelt det nærmeste vi kommer på "vild" natur i Aalborg området, og for så vidt angår Egholm, vil det være ganske enkelt at føre denne tilbage til naturen. Begge områder benyttes idag flittigt af såvel borgere som turister. Kommer der først en motorvej gennem området, vil det absolut være et fuldstændigt uinteressant område.

Ad 5) Jeg kan ikke se, at denne nye redegørelse nogetsteds forsøger at vise et samspil mellem de 4 foregående punkter.
Sammenfattende mener jeg de 4 første punkter vil ødelægge masser af natur, ødelægge en stor del af Aalborgs drikkevand, øge støjniveauet i området til et helt utilstedeligt niveau, der kombineret med asbest, vil udgøre en reel sundhedsrisiko for et stort antal borgere i området.
Herudover vil man helt bevist presse Artikel 4 dyr væk fra deres leveområder, og samtidig helt bevist ødelægge de sidste vandboringer med rent drikkevand til Nørresundby og Aalborg.

Med venlig hilsen

Peter Petersen
Enggaardsgade 38E 2. tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dorte Ive (dorteive@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 10:47

Sdr. Tranders 8-1-2024

Høringssvar til Transportministeren)

Jeg anser det uansvarligt, grænsende til ulovligt, at planlægge et motorvejsprojekt, uden at tage hensyn til de forpligtigelser, Danmark har indgået på både nationalt og internationalt plan.

Derfor bør beslutningen om anlægsprojektet Den 3. Limfjordsforbindelse, varetages på et veldokumenteret grundlag. Et grundlag hvor både den østlige og vestlige forbindelse sammenlignes på skadevirkninger på omgivelserne.

Der foreligger ikke, på trods af loven om alternative løsninger og 0- løsnings krav, nogen VVM 2021/2022 for det østlige område.

Da det er her der udvikles store fremtidige arbejdspladser til Aalborgs borgere, anser jeg det for bydende nødvendigt at færdiggøre infrastrukturen i dette område, og det bedst med et ekstra rør i øst.

Som ansvarshavende på dette område bør du, Thomas Danielsen, udvise konduite og udsætte endelige beslutninger for dette dyre, klimabelastende projekt indtil de rette undersøgelser er færdiggjort.

Dorte Ive

Sdr. Tranders Bygade 8

9260 Gistrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 00:58
Bilag: Fejl i MKV om alternativer trm[1808].docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Fejl i MKR

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Jeg mener ikke Egholmmotorvejen kan vedtages, når alternativerne mod øst ikke er undersøgt.

Fejl i MKV om alternativer Limfjordsforbindelse mod øst.
Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.
Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.
Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.
EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.
I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.
EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatsdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.
De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.
Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.
Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 00:34
Bilag: Fejl i MKV om alternativer trm[1808].docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Fejl i alternativ forbindelse.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Jeg mener ikke Egholmmotorvejen kan vedtages, når alternativerne mod øst ikke er undersøgt.

Fejl i MKV om alternativer Limfjordsforbindelse mod øst.
Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.
Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.
Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.
EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.
I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.
EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatsdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.
De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.
Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.
Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmotorvej
Sendt: 08-01-2024 00:22
Bilag: Fejl i MKV om alternativer trm.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Fejl i den alternative østforbindelse

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Jeg mener ikke Egholmmotorvejen kan vedtages, når alternativerne mod øst ikke er undersøgt.

Fejl i MKV om alternativer Limfjordsforbindelse mod øst.
Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.
Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.
Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.
EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.
I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.
EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatsdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.
De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.
Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.
Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Michel Mignon (rolighedsvej18@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvejen - Indsigelse pga. støj og visuel påvirkning af det vestlige Aalborg og naturområder.
Sendt: 05-01-2024 17:57

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvirderingen.

Indsigelse pga. mangelfuld miljøkonsekvensrapport uden info om højt placeret motorvejsføring, støj herfra og visuel påvirkning

I det udgivne materiale kan man ikke se at motorvejsføringen gennem Sofiendal Enge, Hasseris Enge, over Egholm, gennem Lindholm hen over Lufthavnsvej, Thistedvej, jernbanen til lufthavnen, Høvejen og videre til Voerbjerg og E39, kommer til at løbe højt hævet på en 6-10 meter høj jordvold.

Denne høje føring fremgår slet ikke klart af materialet, der i 2D viser en linjeføring, som får alle til at tro, at det er en linjeføring i terræn.
En visualisering betalt af en lokal FB gruppe viser katastrofens omfang.
Borgerne aner ikke, hvad der rammer dem.

Det er støjmæssigt en katastrofe for hele vest-Aalborg, der med kraftig vestenvind får støjen ind over den hidtil stille del af byen.

Det er en visuel katastrofe for samme område, hvor en høj ”mur” mod vest fremover vil udgøre horisont mod vest, og hvor solen går ned i ”muren” i stedet for i horisonten.

Dette kan ikke afhjælpes af støjværn, der blot vi øge den visuelle katastrofe, og være uhyre svære og dyre at anlægge senere pga. den høje føring.
En lavere føring er formentlig urealistisk i dette område, s¨en udbygget østforbindelse ved E45 er det korrekte alternativ.

Med en udbygning af E45 undgår vi en by omkranset af sundhedsskadelig og visuel støj.

Med venlig hilsen

Michel Mignon
Rolighedsvej 18
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar til supplerende VVM, Egholmforbindelse
Sendt: 05-01-2024 15:31
Bilag: Hørinssvar 1, pdf.pdf;

Hermed et høringssvar, som jeg gerne vil bede om bekræftelse på.

Mvh
Susanne Zimmer

Høringssvar 05.01.24

Supperende VVM, ifm en Egholmmotorvej

På Klosterengen er der deponeret over 95.000 ton asbestholdigt affald, hvilket ikke var fyldestgørende inddæmmet under deponeringen i perioden 1977 til 1979. Området ligger inden for undersøgelseskorridoren af Egholmlinjen.
Ved siden af, på matriklen hvor renseanlæg vest ligger nu, blev der i perioden 1960 til slut 1970'erne opfyldt med asbestholdige materialer, uden at området på nogen måde var inddæmmet.
Den uvildige tænketank GeoHav anslår, at der er deponeret i alt ca. 550.000 ton asbestholdigt materiale på disse lokaliteter.
Opfyldningen af begge områder skete som følge af tilladelser jf. sagsnummer S 1200-12 fra Ministeriet for offentlige arbejder (nu Transportministeriet).
Den mangelfulde inddæmning har resulteret i, at asbestholdigt materiale fortsat opskyller på kyststrækningen og derfor også forefindes i havbunden.

Verdens ende, som Egholmlinjen gennemskærer, var jf. sagsakterne S 1200-21 (ligeledes ministeriet for offentlige arbejder) ukontrolleret losseplads for bygningsaffald, kemikalieaffald, industrifyld og meget mere. GeoHav m.fl. har gjort fund af ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer i området.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf

GeoHav har i Rigsarkivet fået verificeret, at INGEN myndigheder eller rådgivende ingeniører har tilgået sagsakterne S 1200-12 og S 1200-21, som Transportministeriet (formodentlig i perioden 1988-2000) har hengemt i Rigsarkivet.

Jeg sad i folketingen i sidste periode og oplyste på samråd af 10. juni 2021 daværende transportminister Benny Engelbrecht om sagsakternes eksistens, hvilket af ministeren kaldtes opspind.

Det tyder på at væsentligt materiale systematisk har været tilbageholdt af Transportministeriet og dermed udeladt af Vejdirektoratets VVM-processer - og derfor ikke har været inddraget i miljøkonsekvensrapporterne af 2011, 2021 og nu 2023.

Det er dybt bekymrende, og betyder at en ny supplerende VVM er helt nødvendig.

Mvh
Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Misvisende konklusion om af projektets nødvendighed og mangel på alternativer til Egholmlinjen
Sendt: 03-01-2024 14:04

Miljøkonsekvensrapporten 2023 konkluderer, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Denne konklusion synes at være baseret på en overfladisk gennemgang af tidligere undersøgte alternativer, uden at disse er blevet evalueret i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning vedrørende strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

Dette er en væsentlig fejl, da det giver et forvrænget og potentielt misvisende billede af projektets nødvendighed og manglen på levedygtige alternativer.

Manglende overensstemmelse med EU-direktiver:
Det er væsentligt at påpege, at de alternativer, der er blevet undersøgt, ikke er blevet evalueret under de korrekte juridiske rammer. Specifikt er EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som bør anvendes ved prioritering mellem forskellige planer, aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Ligeledes er Habitatdirektivet og andre relevante EU-miljødirektiver ikke korrekt implementeret i dansk lovgivning i denne kontekst.

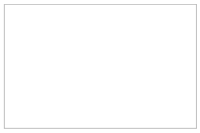
Politisk motiverede fravalg:
Det fremgår, at tidligere fravalg af alternativer ikke er sket på grundlag af deres brugbarhed i forhold til opfyldelse af samfundsmæssige behov eller overensstemmelse med EU-direktiver. Disse fravalg synes i stedet at være baseret på politiske beslutninger og økonomiske overvejelser. Dette udgør en grundlæggende fejl i processen, da det overser nødvendigheden af en objektiv og lovbestemt vurdering af alle potentielle alternativer.

Manglende juridisk korrekt undersøgelse:
Miljøkonsekvensrapporten mangler en juridisk korrekt og omfattende undersøgelse af mulige alternativer, der kunne undgå behovet for at fravige EU's miljødirektiver. En sådan undersøgelse er essentiel for at sikre, at alle muligheder er blevet retmæssigt overvejet, og at der ikke er overset potentielt mere miljøvenlige og samfundsmæssigt ansvarlige alternativer.

Denne fejl og manglende overensstemmelse med EU-lovgivningen udgør en alvorlig mangel ved miljøkonsekvensrapporten. Det er derfor afgørende, at der foretages en ny, grundig og juridisk korrekt vurdering af alternativer til Egholmlinjen, der overholder EU's miljødirektiver og tilbyder en fuldstændig og retvisende bedømmelse af projektets nødvendighed og konsekvenser, således at det kan afklares, hvorvidt der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet drikkevand, habitater og fugle.

Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord - manglende alternativer
Sendt: 03-01-2024 12:57
Bilag: høringssvar manglende alternativer.pdf;

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse i linjeføring over Egholm.

Jeg vil hermed gerne gøre indsigelse mod både anlægslov og miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med påtænkt anlæg af 3. limfjordsforbindelse i linjeføring over Egholm. Dette begrundes i, at der ikke er undersøgt alternativer ud fra den nuværende EU lovgivning, jf. nedenstående citat fra advokat Louise Faber.

Det er lovpligtigt at alternative er undersøgt inden der fremlægges anlægslov, og det mener jeg ikke er sket her, jf. nedenstående.

"Fejl i MKV om alternativer
Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.
Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.
Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.
EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.
I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.
EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.
De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen,. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt.

Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.
Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.
Det udgør en væsentlig og graverende fejl."

Venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4 Lejl. 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Vinther (lisbethvin@me.com)
Titel: Indsigelse mod forbindelse over Egholm
Sendt: 03-01-2024 11:45

Fejl i MKV om alternativer

Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.

Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.

Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.

I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.

De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen,. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt.

Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.

Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Mvh
Lisbeth Vinther
Slåenvej 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 14:17

Til transportministeriet

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af rigtig mange grunde.

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring! - Jeg undrer mig over, at der mangler en nødvendig og klartvisende undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet.

Der findes jo rent faktisk bedre og langt billigere alternativer, der **bør** undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter.

Jeg vil rigtig gerne vide **hvilken hjemmel**, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen…. ?

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:39

Jura:

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af rigtig mange grunde. Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Casper Knudsen (caspknudsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:05

Vejanlægget til motorvejen kommer til at gå direkte igennem et gammelt asbest deponi. At miljø og sundhedskonsekvenserne af dette overhovedet ikke indgår i miljøkonsekvensvurderingen gør den i mine øjne helt ubrugelig. Miljøkonsekvensvurderingen SKAL indeholder en konkret vurdering af miljø og sundhedskonsekvenserne af at grave gammel asbest op af både jord og havsediment før man går videre med motorvejsplanerne, men dette er ikke tilfældet. Der er i de seneste år fremkommet betydelig dokumentation i både nyt materiale og 'glemte' optegnelser fra statens arkiver. At anlægge et motorvejsprojekt tværs gennem asbestdeponierne er en enorm trussel mod både borgernes sundhedstilstand, men også kommunens økonomi. Disse dages kamp mod en tilsvarende kamp med forgiftet jord i Randers bør hejse alle flag.

Processen må gå om: Jeg mener ikke at miljøkonsekvensvurderingen lever op til lovens krav (miljøvurderingsloven $20), da kendte oplysninger om væsentlig forekomst af asbest er udeladt. Astbest kan udgøre en væsentlig sundhedsfare og i Aalborg har vi en aldeles mørk historik omkring asbest. Med de enorme mængder dokumentation Tænketanken Geohav dels har produceret, dels identificeret i statens egne arkiver er det tydeligt, at væsentlige oplysninger er udeladt fra det materiale som høringen bygger på. Dette har været fremsendt og frembragt bl.a. under samråd med Susanne Zimmer (Å), men fremstår stadig uberørt.
Aalborg Byråd vælger i deres høringssvar også at undlade at forholde sig til den potentielt enorme miljøkatastrofe, der ligger i at påbegynde et stort gravearbejde i de uinddæmmede deponier. Dette gør de mod bedre vidende, for de har ligeledes fået materialet fremsendt og det har herudover været et væsentligt tema i lokale medier, hvorfor jeg ikke mener at høringssvaret lever op til lovens oplysningskrav.
At både politikere i stat, kommune, region fastholder at et sådant problem

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Casper Knudsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marie Lind Brandtoft (marie@brandtoft.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023 - om asbestdeponier
Sendt: 11-01-2024 23:14

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Undertegnede protesterer hermed på det kraftigste mod anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm, med afsæt i at de miljømæssige konsekvenser er enorme og ikke undersøgte til bunds, især i asbestproblematikken.

Ved gennemlæsning af projektbeskrivelsen på Transportministeriets hjemmeside (https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/om-projektet) samt undersøgelse af oversigtskortene over projektet, står det udenfor enhver tvivl at der IKKE er taget højde for de miljømæssige konsekvenser af at linjen skal gå gennem et asbestdeponi samt skal have landinvinding på Egholm i et område der er asbestforurenet af asbestdeponiet umiddelbart syd for Egholm.

Asbestforureningen syd for Egholm er ikke undersøgt til bunds. I Transportministeriets egen rapport fra efteråret 2023 blev både Limfjordens bund og området omkring linjeføringen undersøgt uden at finde asbest. Det er i strid med virkeligheden, da enhver borger i og omkring Aalborg ved at området syd for Egholm er et asbestdeponi etableret af den Socialdemokratiske borgmester Marius Andersens tid i et forsøg på at komme af med eternitplader med asbest produceret i Aalborg på eternitfabrikken. Går man i dag tur i området og langs fjorden, er det hverdag at se stykker af asbestholdige eternittagplader stikke op af jorden, i vandkanten på Aalborgsiden og skylle i land på Egholm. Personlige observationer så langt væk som Hals har konstateret stykker af tagplader. Hver gang der har været frost på fjorden, storm eller lignende, øges fremkomsten af stykkerne af tagplader.

Det burde være unødvendigt at nævne, at asbest er kræftfremkaldende og giver lungehindecancer samt andre cancerformer. Vi har ENDELIG i Danmark knækket den ellers kraftigt stigende kurve for lungehindecancer – en cancer, man stort set udelukkende får af asbesteksponering. Og en kræftform, der er langt flere tilfælde af i Aalborg end i andre landsdele. Desuden har lungehindecancer altid dødelig udgang, med ingen i live 5 år efter konstatering. Data på dette kan findes her https://gco.iarc.fr/media/nordcan/factsheets/93/dk/countries/208/lungehinde-170-danmark-208.pdf - det anslås imidlertid at mørketallet er 75% dvs. der dør 4 gange så mange af asbest, som hidtil er klarlagt. Det dokumenteres i det følgende https://www.tv2nord.dk/naar-stoev-draeber/fire-gange-saa-mange-doer-af-asbest-de-siger-at-jeg-vil-doe-af-det?fbclid=IwAR2Pcj6ke4ETLMejUJuY4sbeNiev7denuTmKVS-C139K5RgKhadUoaY7aVs

Om det så er vores egen statsminister Mette Frederiksen, har hendes familie i Aalborg haft asbestproblematikken tæt på, og i min egen omgangskreds er 2 døde af det og 1 er syg – sidstnævnte har lungehindecancer efter blot 9 måneders arbejde på fabrikken i 1974 som 19-årig.

Det anslås at der er i asbestdeponiet – hvor der for nylig med håndkraft blev indsamlet 2 tons forvitret eternit – ligger mindst 133tons ren asbest. Det er vanvittige tal. Transportministeriets egne undersøgelser (jf. SWECO-rapporten) når frem til, at der ikke er asbest i undersøgelseskorridoren, som går gennem et kendt asbestdeponi og i havbunden ud for asbestdeponiet. Det er vanvittigt og åbenlyst forkert. Asbesten i deponiet syd for Egholm er en generationsforurening, der bør inddæmmes. IKKE opgraves med asbeststøv ind over hele Aalborg med fare for vores borgere – store som små – og de håndværkere, der forventes at arbejde på projektet. Det er bl.a. dokumenteret i fagbladet Ingeniøren d. 12.maj 2023 i artiklen 'Fortidens synder: Tonsvis af herreløs
asbest flyder i og omkring Aalborg Fjord'

I øjeblikket er EU i gang med at stramme lovgivningen om asbestforurening i EU. Lad os gå sammen og være foregangsland og sørge for at kurven for asbestose og lungehindecancer fortsat går nedad og ikke stiger i de kommende år.

Jeg vil derfor indtrængende bede om at anlægget af den 3. Limfjordsforbindelse IKKE lægges igennem den i øjeblikket foreslåede linjeføring. Anlægger man den i den foreslåede linjeføring er bør man som Transportminister kunne holdes direkte ansvarlig for de kommende mange kræfttilfælde mm i Aalborg og opland.

Mvh

Marie Lind Brandtoft, lektor cand. scient. biol.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:00

Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Aalborg 110123

Asbest problematik

Min indsigelse tager sigte på en absolut fejlobservation fra undersøgers side omkring undersøgelsen for asbest forekomster i og ved fjorden, hvor linjeføringen påtænkes etableret.

Asbestforekomster afvises som ikke eksisterende I seneste miljøundersøgelser (VVM), hvilket må bero på en fejl, en fatal fejl i min optik.

Jeg har som både fritidsdykker og sejlsportsmand igennem flere årtier, mere end 50 år ved fjorden i netop det pågældende område, ved selvsyn observeret asbest pladerester i anseelige mængder både i kystlinjen og under vandet i området, hvor den foreslåede tunnel tracè tænkes etableret for Egholmforbindelsen. Aalborgs tragiske historie og asbestofre fortjener dette forhold bliver behørigt og sobert afdækket, for beslutningen om forbindelsen skal etableres, tages på oplyst grundlag.

Respekt for demokrati og proces risikerer kompromitteret, såfremt dette forhold reelt ignoreres.

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. limfjordsforbindelse - Asbestforurening giver sundhedsrisiko
Sendt: 11-01-2024 20:38

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

Forbindelsen vil betyde en sundhedsmæssig risiko gennem asbestforurening samt udgøre en trussel mod vandmiljøet som følge af sedimentforurening i anlægsperioden

Den anvendte detektionsmetode af asbest, hvor grænseværdien er sat til 100 mg asbestfibre pr kg udtørret havbundsmateriale, er urealistisk høj, og kan ikke anvendes som bevis for, at der ikke er skadelige mængder asbest i fjordbunden.

I de udførte beregninger i VVM redegørelsen er gravespildet sat urealistisk lavt (10%) , det har tidligere været estimeret til 20-73% afhængig af sedimenternes beskaffenhed

Langs kysten flyder det så meget med eternit, at Aalborg kommune jævnligt fjerner det opskyllede materiale (mindst 2,1 ton), nye analyser af data fra kommunens og regionens arkiver og gamle luftfotos tyder desuden på, at depoterne formentlig også rækker ind på nabomatriklerne. Hidtil er sagen blevet håndteret på baggrund af en rapport udarbejdet for Aalborg Kommune af konsulentfirmaet WSP, der vurderer sundhedsrisikoen som lav, så længe man blot sørger for at fjerne det synlige eternit. Men det grundlag anfægtes af Øyvind Omland, der er læge og specialist i asbests skadelige virkninger på mennesker og professor emeritus ved Arbejds- og Miljømedicinsk Afdeling på Aalborg Universitetshospital: Omland har udtalt (til Ingeniøren): ”- Det er ikke i orden, at myndighederne sylter sagen og nøjes med at opsamle synlig eternit. For asbest er ikke så uskadeligt, som det bliver fremstillet i risikovurderingen. Den er fyldt med udokumenterede påstande og rummer kun én eneste videnskabelig reference i form af en 20 år gammel WHO-rapport”

Asbestfibre er skyld i mindst 300 dødsfald om året i DK, hvor hovedparten er knyttet til Aalborgområdet. Ud over kræft i lungehinderne kan asbest forårsage kræft i lunger, strube og æggestokke, og sandsynligvis også i tyk- og endetarm, mavesæk og svælg. (Kilde: Kræftens bekæmpelse)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Fast Gjørtz (kontakt@lisbethfast.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag till lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - Asbest forurening
Sendt: 11-01-2024 14:56
Bilag: Høringssvar LGF. Asbestforureningen^.pdf; Bilag 2. LF-Dokumentation af asbestlossepladser i linjef├©ring for 3.Limfjordsforbindelse-Low-res.pdf; Bilag 3. Aalborg Kommune overskrider med 12 år. 341286183461864.pdf; Bilag 4. Videnskabelig-artikel-omkring-asbest-fibre-i-undergrunden (1).pdf; Bilag. A. received_713810803853492.jpeg; Bilag B. Foto af asbestholdigt eternit ved lavvande.jpeg; Bilag C. Asbest i fjordbunden.jpeg;

Kære trm og arp

Hermed mit høringssvar vedrørende Asbest forureningen i linjeføringen, samt diverse bilag til dokumentation af dette.
Bilag 2 er den første bilag, da det ikke er en bilag 1

med venlig hilsen

Lisbeth G Fast

Lisbeth Gjørtz Fast
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg
Danmark
Mobil. 2614 8333

www.lisbethfast.dk

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 96; ”Der er i 2023 foretaget såvel dykkerundersøgelser for visuel påvisning af asbest, såvel som undersøgelser for miljøfarlige stoffer mv. i Limfjordens sediment. Her er der udtaget 2x15 prøver af bundsedimentet i traceet for sænketunnelen syd for Egholm og 2x6 prøver i traceet for lavbroen nord for Egholm. Samtidigt er udtaget referenceprøver andre steder i Limfjorden.

Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Side 98: Der skal i forbindelse med jordarbejder træffes foranstaltninger til at hindre spredning af forurenet jord, eksempelvis i form af støv ved gravearbejdet eller ved transport. Hvis der bliver behov for håndtering af asbestholdig jord, skal der iagttages særlig opmærksomhed i forhold til reduktion af støv.

Der må konkluderes at disse udsagn og forslag til lov ikke er baseret på korrekt viden med videnskabelig vished, og derfor er misvisende.

Følgende er dokumentation for dette er:

”Pressemeddelelse” til Vejdirektoratet d. 11.01. 2024.”

” DER FINDES ASBEST BÅDE I LIMFJORDENS BUND OG I VANDSØJLEN ”

Først vil jeg dog forholde mig til jeres pressemeddelelse. Den 13-09-2023 udsendte Vejdirektoratet følgende pressemeddelelse:

Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund

Den udtalelse kan jeg som almindelig borger med sikkerhed tilbagevise. Pressemeddelelsens indhold er videnskabelig uredelighed- en magtdemonstration – fordrejning af virkeligheden.

Limfjordens kystlinjer i området for anlæggelse af en Egholmmotorvej er opfyldt land. Da jeg læste meddelelse, blev jeg beskæftiget i, at vi befinder os i en tidsperiode, som med kan rette kan kaldes ”ASBEST _ det kriminelle tidsrum”.

For i det øjeblik Vejdirektoratet valgte at udsende ovennævnte pressemeddelelse, har de placeret sig i en løbebane, der desværre afspejler et særdeles usundt direktorat, idet virkelighedens barske realitet ift. asbestforekomst i fjorden forties. Det er videnskabelig uredelighed og en særdeles fatal og en voldsom trussel imod vores demokrati og ift. folkesundheden.

Jeg har aldrig nogensinde været så chokeret, som da jeg læste Vejdirektoratets udmelding. De må jo være bevidst om, at det er en magtfuld måde at legalisere placeringen af den 3. Limfjordsforbindelse hen over fjordlandet og Egholm og samtidig forsøge at gør folket tavs.

Vejdirektoratets pressemeddelelse gambler med det største vi har- livet.

I Århuskonventionen står der*: "Et hvert menneske fødes med rettighederne til eget liv."*

Hvis den 3. Limfjordsforbindelse vedtages i Egholmlinjen, vil menneske dø af det. Vi der bor i Aalborg kender alle alt for godt asbestens styrke og evner til at fratage livet. ASBEST kan ikke tales til ro, men det synes det politiske system åbenbart, at de formår. Jeg havde håbet, Pressen havde spurgt mig, for jeg ville hverken tøve eller ryste ved at sige:

DET HER ER BEDRAG – ET BEDRAG DER BØR FREMFØRES FOR MENNESKERETSKOMMISIONEN.

Alle folk der er koblet til dette projekt, skal afskediges. Vi kan ikke være tjent med så lav faglighed og evne til at tænke logisk og visionært ift. folkets og miljøets trivsel og sundhed.

Den etiske forpligtigelse til at sikre de bedste levevilkår for borgerne og de kommende slægter fjernes, hvis anlægsloven vedtages af dem, som styrer bag de lukkede døre.

Om pressemeddelelsen udelukkende er Vejdirektoratets beslutning eller om det er bestilt fra andet sted sides vides ikke- men jeg må på det kraftigste bede Vejdirektoratet evt. ukendt aktør om at forholde sig til tjenestemandsloven.

Virkeligheden: Når folk færdes langs fjorden, kan man hver eneste gang i undersøgelses- korridoren for motorvejen se asbestholdigt eternit på fjordens bund samt på de tilstødende arealer.

Bilag A.



Der er taget mængder af fotografier af gammel asbestholdige eternit liggende- i alle størrelse. Kan henvise til at Vejdirektoratet også har modtage info derom fra Tænketanken GEOHAV https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf . Dette link giver adgang til dette dokumentationsmateriale inkl. flyfoto. Der ligger ligeledes asbestholdigt eternit i store mængder under jordlaget på de tilstødende arealer. Hvilket der findes vidneberetninger derom som dokumentation. Hvilken Vejdirektoratet og anden myndighed har eftersøgt "fundet" noget viden om, hvad der foregik i tidernes morgen.

(Bilag 2.)Pdf. Dokumentation af asbest-lossepladser i den planlagte 3. limfjordsforbindelse. Dette materiale er anvendt ift. med mit foretræde i Transportudvalget d. 16. maj 2023)

Min kontakt med Projektleder Niels Fejer Christiansen.

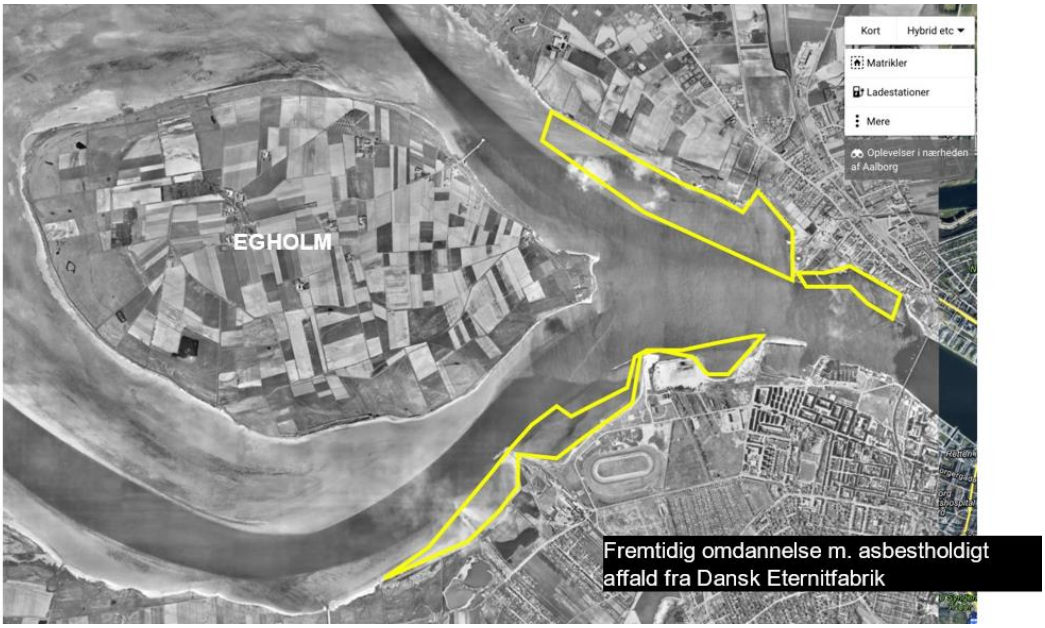
Projektlederen Niels Fejer Christiansen og jeg har siden 2014 og frem til 11.01. 2024 været i skriftlig dialog med hinanden, vedrørende forskellige problemstillinger ift. linjeføringen.

Desuden har jeg og min datter, som er filosof, også været til møde med Niels F., Vejdirektoratet, Carsten Niebuhrs Gade. Kbh. d. 07.02.2023 og d. 09.06.2023. Samlet varighed 5 timer. 15 min.

Jeg havde til vores første møde en stor mængde flyfoto trykt i A3 format med til NFC.

Disse flyfotoer skildrer, hvordan Limfjordens søterritorium, er blevet opfyldt med asbestholdigt affald fra Dansk Eternit og dermed omdannet til "landjord" såvel på nordsiden som på sydsiden. Vi drøftede/sammenlignede arealernes forvandling fra fjord til "landjord". Illustration nedenfor.

I ca. 25 år blev der tilkørt asbest til områderne i Limfjordens og langs kysterne og på de omkringliggende arealer UDEN forudgående kystsikre.





Derved er der store risiko ved at grave i fjordens bund. Nfc. sagde, at han troede, de små fibre var ført væk efter så mange år. Jeg fortalte ham, at Region Nordjylland har oplyst, at alle deponierne er etableret uden bundmembran og parkomat opsamling. (se Bilag 2) Jeg valgte at forholde mig stille.

Dokumentation for vidensdeling.

Jeg har siden 2021 skriftligt informeret projektleder NFC og dermed Vejdirektoratet om de store asbestforekomster i undersøgelseskorridoren og de store ukontrollable og uundgåelige irreversible sundhedsmæssige påvirkningen af folkesundheden samt vedr. ødelæggelse af vores sårbare drikkevandsområder, (sidstnævnte ligger jo tæt ved de ovennævnte asbestholdige arealer).

Dermed har jeg sikret, at væsentlig viden er blevet tilført den udøvende og besluttende myndighed, uanset om det er viden, de synes om eller ej.

For at kunne dokumentere dette, har jeg har valgt at indsætte udvalgte dele af mailkorrespondancen i denne indsigelse.

Jeg har nedenfor indsat referatet fra mødet d. 09. 06. 2023.

Varighed 2 timer og 20 minutter.

Kære Niels

En anderledes start på mødet end forudset.

Jeg vil hermed sige dig tak, fordi Cecilia og jeg kunne mødes med dig igen fredag d. 9. juni. 2023. Vi fik talt om meget – så pludselig var der gået 2. timer og 45 minutter.

Mødet startede med en uventet udtalelse fra din side, og den var faktisk så speciel, at jeg ikke forstod meningen med din ytring, og sådan er det stadig.

Du sagde, at du og Vejdirektoratet er taget som gidsel. Jeg blev simpelthen forbavset, så jeg fik desværre ikke helt fat i, om følelsen udspringer af mit foretræde d. 16 / 5 2023 i Transportudvalget vedr. asbest i linjeføringen for Egholmmotorvejen, eller om din udtalelse er en reaktion på artiklen i Ingeniøren? Eller noget helt andet? Det vil jeg meget gerne vide.

Sætningen bliver ved med at påkalde sig opmærksomhed, for hvordan kan den følelse opstå, når magten jo er ved dig/jer?

Jeg oplever, at vores møder samt mine mail gennem tiden inkl. diverse bilag har været særdeles værdifulde for Vejdirektoratet og dig som projektleder.

Nedenfor nogle eksempler:

Hvis din reaktion udspringer af mit foretræde i Transportudvalget bilag 2 vedrørende asbestforekomst i undersøgelseskorridoren for Egholmmotorvejen, så kan jeg oplyse, at det jeg gennemgik på vegne af Sandra Højbjerg og mig, har jeg i store træk informeret dig/vejdirektoratet om via mail gennem de seneste år.

Jeg har ligeledes sendt diverse skrivelser og videnskabelige forskningsresultater vedr. asbestens styrke og adfærd/ karakter i fast form og som frisatte mikroskopiske fibre, såvel i luften som i vandsøjlen. Jeg vil nedenfor kort fremhæve væsentlige oplysninger, som ikke var medtaget i VVM- redegørelsen og i udkast til anlægsloven i dec. 2021 ….

- Det var mig der opdagede, at aktindsigten vedr. Klosterengen var reduceret i særdeles voldsom grad. Det var mig, der søgte aktindsigt, så de ”bortkomne” akter så dagens lys. De 2 års deponering der var givet tilladelse til, blev overskredet markant og varede i virkeligheden 12 år. Det er tidsmæssigt en overskridelse der svarer til 600%. Eller 6 gange længere tid end tilladt. Bilag 3.

  Det bekymrer mig stadigvæk, at ikke en eneste myndighed koblet til projektet opdagede disse mangler. Nu hvor det er oplyst, italesættes det stadig ikke, og det til trods for asbestens vedholdende voldsomme styrke til at fratag livet.
  Ingen kan sikre sig imod asbestfibre, for man kan jo hverken se eller mærke dem.

Niels - jeg er nødt til at stå ved min tænkning og sige, at de forskellige myndigheders manglende nysgerrighed til eftersøgning af fyldestgørende indsigt, efterlader en tvivl hos mig om, hvorvidt der reelt er et ønske om at sikre det mest fyldestgørende beslutningsgrundlag, inden der træffes en afgørelse?
Lad os bytte stol i tankerne og lad os begge overveje, hvad der sker. Hvilke værdigrundlag sætters så i spil? Hvem tages så som gidsel?

- Jeg har også oplyst dig/jer om, at alle deponiet i Region Nordjylland er uden bund-membran. Det er dokumenteret fra Region Nordjylland. Det fremgår heller ingen steder. Bilag 2

  Jeg gjorde dig opmærksom på, at forlægning af Østerå ind gennem et deponi ved Dall ikke var en mulig løsning, idet dette deponi indeholder asbestholdigt materiale. Den viden har Rambøll, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Vejdirektoratet heller ikke tilvejebragt.

Du har oplyst mig om, at den løsning nu er ændret. Altså kan du anvende min loyale informationer til Vejdirektoratet, og vi kan sammen undgå utilsigtede konsekvenser.

Det er godt, du har lyttet, hvilket man også må forvente i et demokrati, der skal sikre folkets forsatte rettighed til deres liv- men denne ændring kan ikke afværge, at der startes en ny stor asbestforurening, hvis linjeføringen fastholdes hen over fjorden og fjordlandet, der var ynglings losseplads for Dansk Eternitfabrik.

Det er vigtige møder, vi har haft. Viden er demokratiets styrke – folkets sikkerhed.

Fortielsens fylder i magtens korridorer og efterlader uhyggelige konsekvenser til eftertiden.

- Den 16.03. 2023 skrev jeg følgende til dig vedrørende min tanker om, hvorfor bogen med titlen: ”Asbest – det kriminelle tidsrum”, er i mine tanker. Kan I som myndighed negligere dette? Jeg har intet hørt fra dig vedr. denne formulering.

  Du er naturligvis ikke forpligtiget til noget i forhold til mine henvendelse, men denne lemfældige adfærd ift. at undlade at oplyse om fatal viden i undersøgelseskorridoren, kan Vejdirektoratet i min optik ikke tilsidesætte. Mine oplysninger til dig gennem tiden har været båret af viden og ikke synsninger. Du kan ikke bare affærdige dem.

Du har også modtaget mængder af flyfoto.

Jeg har fået trykt en stor mængde flyfoto til dig, der muliggør at se landskabets forandring op gennem tiden. De er tryk i A3 format, dem talte vi længe om, da vi mødtes d. 7. feb. 2023. Vi kiggede på såvel Klosterengen og de omkringliggende arealer. Du udtalte, at omfanget af eternitaffaldet fra Dansk Eternit Fabrik er langt større, end du havde forestillet dig, og jeg er fuldstændig enig med dig.

Vi talte også om, hvorvidt de store hvidklædte områder kunne være opfyldt/dækket med et andet hvidt materiale f.eks. kalk. Men vi er enige om, at det ikke er kalk, da kalk netop var et vigtigt råstof, der sammen med ler + asbest dengang udgjorde opskriften til produktion af eternitpladerne.

Du bemærkede bl.a., at der også var store mængder af asbestmateriale langs med Mølholmsvej, op mellem søerne på markerne og på begge sider af Svanholmgrøften. Det forefindes dog ingen aktindsigter eller anden materiale, hvor der fremgår en godkendt tilladelse vedr. disse deponeringer.

Ved studie af disse fotos formulerede du: ”Der ligger også meget asbestaffald, der hvor tilkørslen skal ligge. (Dette foto er indsat til denne indsigelse)



Jeg oplyste, at der også er øjenvidneberetninger, der fortæller, at der stort set ikke var nogle regler for, hvor de dumpede eternitaffaldet. Der er dumpet mængder af asbestholdig eternit og andet affald i området også i de omkringliggende søer. Ålene/fiskede døde …det samme gør mennesker hele tiden.

Øjenvidneberetninger og flyfoto https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf viser, at Dansk Eternitfabrik var særdeles rundhåndet med deres affald. Hele området er en stor fyld/losseplads. Ved indgangene til området er der opsat skilte, hvor der bl.a. står her i 2024:

- ”Færdsel på området frarådes og sker på eget ansvar. Dele af området er tidligere fyldpladsområde (byggepladsaffald og affald fra eternitfabrikken) og der ligger således synlig affald flere steder heriblandt asbestholdigt eternit”



Bemærk at der på skiltet står der tidligere fyldplads...

Bortskaffelse af eternit affald fra Eternitfabrikken materiale foregik allerede i begyndelsen af 60'erne i ly af offentlighedens bevågenhed. Det var en anden tid. Dansk Eternit Fabriks hovedsæde lå i Aalborg og i 76 år blev der produceret asbestholdige eternitplader. Det er tale om virkelig kolossale mængder produktionsaffald, som fabrikken skulle bortskaffe. Der hersker ingen tvivl om, at fyldestgørende oplysninger om asbestaffaldet fysiske udbredelse i Aalborg og opland ikke er tilgængelig. Akterne er væk. Men det er affaldet altså ikke.

Du sagde, at linjeføring for Egholmmotorvejen overhovedet ikke kommer i nærheden af at røre deponiet. Det er ikke korrekt.

Linjeføringen er placeret i det deponiområde, der udgør arealer til højere og venstre for Svanholmgrøften og rundt omkring og i søerne. Diverse flyfoto viser, hvorledes der også der blev dumpet store mængder af asbestholdig eternit m.m. Disse arealers tilførsel af asbest m.m. er der som meget andet dumpning ikke noget bilag på. Tænk bare på deponiet ved Klosterengen.... 2 års tilladelse blev overskredet med hele 10 år. Det er virkeligheden. Akter derfra er reduceret væsentlig. Bortskaffet eller blot forvundet? Men igen det ændrer ikke på, at deponiet blev fyldt i mere end 12 år, uden bundmembran og afdækning-og forsat ligger der.

Der er ingen sammenhæng mellem en tilladelse, og hvad som faktisk er hændt. Selv her i 2021 har myndigheder ikke overholdt deres forpligtigelse ift. at oplyse om asbestforekomst, selvom de, Rambøll, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, har viden derom.

Vi drøftede også kort, hvor grotesk den strid er, som stadig verserer her i 2023 mellem Aalborg Kommune og Kloakforsyningen, vedrørende asbestaffald langs fjorden.

Ovenstående oplysning kombineret med flyfoto, øjenvidneberetninger samt faktuelle iagttagelser i området, bør et samfund af årgang 2023 etisk og moralsk ikke tillade at planlægge et projekt, hvor der køres eller bygges på disse arealer.

De forskellige viser med al tydelighed, at forekomst af asbestholdigt affald ikke blot kan afvises. Imens vi sammenholdt de forskellige flyfoto år for år, var det tydeligt for os, hvor voldsomme mængder, der blev tilkørt. Det eneste godkendte deponi er Klosterengen. Matriklen, der følger lige efter, der hvor renseanlæg Vest er placeret på tidligere fjordbund, er opbygget med asbestholdigt materiale samt andet byggemateriale bl.a. siporeks. Der finder akter fra 1960érne ift. dette område i, men der er kun meget få tilbage hos Aalborg Kommune.

Det næste store opfyldte søterritorium benævnes som på "Norden". Dette område står lige nu på spring til at blive bebygget massivt. Man har offentlig formuleret, at her skal en hel ny bydel etableres inkl. børnehave. Det nævnte jeg for dig.

Kære Niels. Du sagde to gange til mig og min datter, at bebyggelse på "Norden" ikke må ske. Jeg har det på samme måde som dig og er glad for din udtalelse, men jeg kan ikke gøre noget. Jeg har oplyst, at denne plan ikke er muligt pga. områdets store forurening, med bl.a. eternit og arsen. Men jeg kan se, at retorikken lyder på sammen måde i kommunen, som den jeg møder ift. Egholmmotorvejen ved Vejdirektoratet: *"Der findes vanlige måder at håndtere dette, og bygherren er bekendt med kravene til håndtering af bl.a. asbestholdigt materiale."*

Det er det samme svar jeg/Borgerbevægelsen møder, når vi laver indsigelser vedr. Egholm motorvejen, næste uanset emne. Hvad skal få os- der alle kender konsekvenserne af asbesten i egne familie- til at tro på sådan en udtalelse?

Jeg har også sendt dig min film, hvor du kan lytte til mig fortælle om min mangeårige kamp for at bevare af strandtudsen. Også her møder jeg samme argumentationsform fra systemet: *Der findes vanlige måde at håndtere dette på, og bygherre er bekendt med kravene til håndtering og etablering af nye habitater, der lige præcis opfylder de krav, som strandtudsen "forlanger".*

https://youtu.be/4X3Li5Lod_g

Jeg synes, det er fortvivlende.

Asbestfibre i vandsøjlen og i drikkevand er lige så farlige som asbestfibre i tør form.

- Asbest der sluges, giver også kræft. Det ved I tilsyneladende ikke. Ingen myndighed/virksomhed ej heller Vejdirektoratet har italesat faren ved asbest i vand, eller asbest, der på anden måde, kan komme ind i kroppen gennem svælget. Asbest, der indtages

oralt er lige så farlige som asbestfibre i tør form – de giver "blot" andre asbestrelaterede sygdomme.

- Jeg har tidligere sendt dig en videnskabelig artikel om, hvad der sker, når det regner/sner over deponiarealer, der ikke har bundmembran. Både du og jeg ved, at det ikke bliver liggende ovenpå. Det siver ned igennem jorden. Det sker på Klosterengen, men også ved Renseanlæg Vest, Norden, og den ny marine… helt frem til og med Egholm færgeleje, samt ved "Verdens Ende" på Nørresundby siden. Disse områder er tidligere fjord, men er omdannet til land skabt af store, ja enorme uforståelige mængder af bl.a. asbestholdig eternit, siporeks m.m. Bilag 4.

- Uanset hvor meget denne faktuelle viden forties, så sker denne tyste transport af asbestfibrene alligevel pga. udsivning/nedsivning. Dermed tilsidesættes den kumulative sundhedsmæssige store risiko både i det maritime miljø og ift. Aalborgs sårbare drikkevandområder, som ligger ganske tæt derved.

Asbestfibre i DRIKKEVAND.

Forskningen fastslår, at regn/smeltevand kontinuerligt trækker de mikroskopiske fibre med sig ud i det maritime miljø, når det bevæger sig ned gennem et deponi/arealer og på den måde spredes de til det maritime miljø og **dermed opstår der risiko for, at det trænger ind i drikkevandet.**

(Artikel (titlen oversat): Mobiliteten af asbestfibre under jorden forbedres af opløst organisk sag fra jordændringer.) Bilag 4.

(Billedet

Journal of Hazardous Materials Letters 2 (2021) 100015

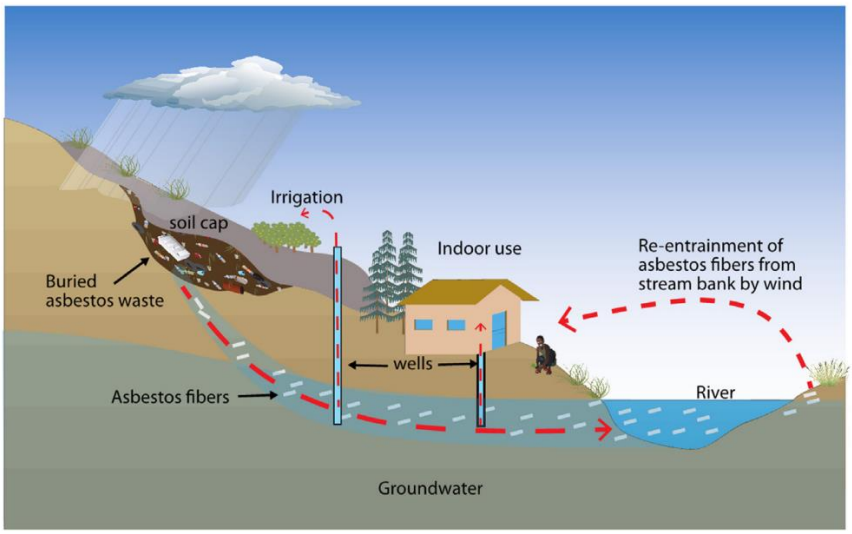


Fig. 1. Potential transport pathways of asbestos fibers in groundwater from contaminated sites.

(Dette billede er indsat ifm. dette dokument)Hvad sker der, når motorvejens store anlæggelsesareal etableres hen over store deponi- engarealer- videre ned i fjordens gytje og over til "Verdens Ende" på Nørresundby siden? De er alle lossepladser/fyldpladser med asbestholdig eternit m.m.

De forskningsmæssige resultater vidner om særdeles uhyggelige følger, som muligvis allerede har haft deres forfærdelige virkning på byens børn. Der er ingen, der har fundet en løsning på.

Sænketunnellens betydning ift. gravearbejdet og bortskaffelse af gytjen.

Da jeg besøgte dig forrige gang, fortalte jeg dig om de manglende bundmembraner og den store risiko ved at grave i fjordens bund. *Du sagde forsigtig, at du troede, at de små fibre var ført væk efter så mange år.*

Den tanke er en beroligende tanke, men kun en tanke. Desværre er det ikke virkeligheden. Hver gang fjorden står højt, når det regner eller sner, sker der udvaskning ud til det maritime miljø, uden at nogle kan se, hvad der tilføres fjorden. Men på landjorden opstår der huller i terrænet, når "jord + støv" er ført væk. Det er et uhyggeligt syn ind i deponiets indre, hvor eternitpladerne ligger stablet oven på hinanden i mange meters højde. Du har fået et A3-foto fra sådan et "Pandekagehus" bestående af asbestholdigt Eternit---lag på lag på lag….

Du sagde til mig sidst, vi mødtes, at linjeføring for Egholmmotorvejen overhovedet ikke kommer i nærheden af at røre deponiet øst for Svanholmgrøften. Her må vi konstatere, at vi ikke kan blive enige. Jeg kan se – med mine egne øjne – jeg bor her jo, at Linjeføringen er placeret og gennemløber det deponiområde, der udgør arealer vest og øst for Svanholmgrøften og rundt om og i søerne. Det er vigtigt viden, som også diverse flyfoto, avisartikler kan dokumentere, og som du ligeledes har set på flyfoto. Selvom motorvejens linjeføring ikke gennemløber deponiet/Klosterengen øst for Svanholmgrøften, så forurenes det maritime miljø inkl. gytjens sammensætning ved udsivning af asbestfibre på grund af dets manglende bundmembran.

I det PowerPoint materiale, som jeg præsenterede ifm. foretræde i Transportudvalget, (bilag 2.) angives at linjeføring gennemløber 3 asbestholdige områder. Jeg håber, du ser meningen og nødvendigheden af, at såvel du/Vejdirektoratet som Transportudvalget naturligvis skal være oplyst om forekomsten af, at de usynlige dødelige asbestfibrene, forefindes i det maritime pga. manglende bundmembran. **Fibrene tilstedeværelse og styrke i det maritime miljø er nok den væsentligste parameter at være vidende om overhovedet i lyset af at fibrene ikke kan oprenses i vandsøjlen. Hvor ender de så?**

Jeg tror, at ovennævnte viden er tilgængelig internt, hvorfor ellers fragte 1,2 mio. m3. gytje til Rærup, som netop er et kendt som opsamlingssted til at asbestholdigt materiale.

Måske vil systemet nægte denne antagelse? Men det kommer vi, borgerne i Aalborg og Nørresundby, nok ikke til at tage for gode vare, af indlysende årsager: Vi har set området blive fyldt op. Der er øjenvidner, der selv har kørt lastbilerne. Vi ved, der er asbest.

Måske vil systemet nægte denne realitet udadtil? Men grundet de store asbestopfyldte arealers overflod ift. at frisætte asbestfibre til fjorden, sammenholdt med Rærup Fyldplads som modtager,

tillader jeg mig at antage, at Gytjen netop indeholder asbest. Borgere i Aalborg og Nørresundby, kommer nok heller ikke til at opfatte andet af indlysende årsager: Vi har jo set området blive fyldt op, og der er øjenvidner, der selv har kørt lastbilerne.

Området udenfor bl.a. deponiet ved Klosterengen har jo ligeledes mængder at synligt asbestholdigt eternit i fjordbunden, som bliver synlig, når det er lavvandet. Kommunen har ansat folk 2021 der med håndkraft har samlet 2 tons eternitplader op, siden områdets tilstand blev sendt i luften af en borger. Kommunen oplyser, at der hele tiden kommer nye forvitret, eternitstykker op. Jeg har mængder at fotodokumentation om asbestholdigt eternit i alle størrelser dette Foto B





Foto C.

I VVM-redegørelsen oplyses der uagtet intet om asbest i undersøgelseskorridoren og ej nævnt noget om den konstante tilførsel af asbestfibre til vandsøjlen. Jeg fortalte også ved vores møde igen, hvordan

Rambøll skjuler, at de hele 3 gange har været i nærkontakt med deponiet Klosterengen. Det var dem, der lukkede Klosterengen i 1988, det var dem, der stod for anlæggelse af helikopterpladsen i området i 2006, hvor arbejdet blev stoppet på grund af fund af asbest i plader, og støv i poser. Det er er dem, der har foretaget VVM-redegørelse i 2021, men de har ikke nævnt, at deponiet indeholder asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik. De har også udeladt det i 2021, da de udfærdigede VVM-redegørelsen!
Hold da op.

Tilbage til gytjen. Det er ikke alt gytjen, der bliver fragtet bort, idet der regnes med et gravespild på 20%, som tabes til spredning direkte i fjorden. Disse mængder af gytjespild vil utvivlsomt frisætte asbestfibre til vandsøjlen.

Men kan vejdirektoratet forsikre os om, at arbejdet er ufarligt for befolkningen – med nogen som helst valide henvisninger?

Ikke langt fra graveområdet ligger Aalborgs mest besøgte Sommersted – Friluftsbadet/Aalborg Fjordpark. Stedet besøges af alle aldersgrupper. Specielt børnefamilier og de unge bruger virkelig stedet i stor stil. Der er indrettet bassiner med strand og lav vand til alle børnefamilierne og ved siden af dette forefindes der udspring/vipper til de unge og ældre.
Vandet børnene bader, sopper og falder i – kommer direkte fra fjorden. Det eneste, der sorteres fra ved filtrering, er tang og krabber. Jeg tror faktisk ikke, at jeg behøver at skrive scenen færdig.

Alt dette er overhovedet ikke italesat i Miljøkonsekvensrapport ej heller andre steder.

Hvorfor? Skyldes det uvidenhed? Skyldes det bevidst tilsidesættelse af den store sundhedsrisiko? Det kan jeg ikke tro, det kan ikke skyldes uvidenhed, at forholdene ikke omtales i Miljøkonsekvensrapporten. For jeg har jo netop givet den viden, der behøves. Så hvorfor bliver den store sundhedsrisiko ignoreret?

Hvad skal til for, at Egholmmotorvejen fjernes som en mulighed, når myndighederne godkender at:

- Alt synes lovligt.
- Alle problemer synes mulige at undgå eller løse, selv dem ingen videnskab endnu har fundet løsninger på.

Kære Niels. Da vi mødtes, talte vi på et tidspunkt ud fra den filosofiske sætning der lyder således:

Når et menneske fødes, fødes det med rettigheder til sit eget liv.

Vores samtale derom, udsprang af din egen personlige beretning ift. at give [redacted] e bedste rettigheder og vilkår i livet. Det er dét demokratiet kan og bør have som fokus, for det er muligt at gøre sig umage ift. at give [redacted] og i det hele taget befolkningen de bedste muligheder i livet. Det er muligt at efterleve, at alle fødes med rettigheder til deres liv, og at denne rettighed ikke fjernes.
Asbest kan fjerne denne rettighed.

Det kræver kun et sundt demokrati. Et sundt demokrati – med en sund forvaltning i sine offentlige organer - kan ikke tillade at udsætte befolkningen for disse store risici set i lyset af samfundets kendskab til asbestens store og velkendte sundhedsrisiko.

Jeg havde slet ikke tænkt, at jeg ville skrive så langt et brev til dig, men din udtalelse om, at du/Vejdirektoratet følte dig/jer som gidsel efter mit foretræde i Transportudvalget, har jeg ønsket at belyse. Min vedholdenhed er ikke personlig rettet mod dig.

Dette projekt har Danmarksrekord i borgerindsigelser, og mit fokus er projektet, som du har ansvaret for. Og jeg forstår godt, at det kan opleves som at være taget som gidsel, hvis dit job fratager dig muligheden for at træffe de beslutninger, der er åbenlyst mere ansvarligt og demokratisk end andre.

Spørgsmålet er nu efter dette brev, om din udtalelse, om at være taget som gidsel, stadigvæk er din følelse?

Jeg kender godt min egen følelse.
Og jeg håber inderligt, at sandheden og erkendelse af, at de usynlige asbestfibre ikke kan styres, vil være dit/jeres pejlepunkt, når afgørelsen træffes.

Kære Niels. Tak for tiden og for opmærksomheden, som gav lidt mulighed for at uddybe alt det svære.
Mange hilsner Lisbeth

NB! Jeg har valgt at indsætte ovennævnte ref. fra mit møde i Vejdirektorat d. 09.06.2023, for at dokumentere, at NFC/Vejdirektoratet har fået oplysninger om konsekvenserne af deponiernes manglende bundmembran og dermed asbestfibrenes mangeårige og vedvarende udsivning til det maritime miljø også i anlægskorridor.

Den 13-09-2023 udsendte Vejdirektoratet følgende pressemeddelelse: Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund

I MKV 2023 står der intet om deponiernes manglende bundmembran eller percolatopsamling. Det er en SØRGELIG KONSTATERING, der afslører at demokratiets søjler sitrer foruroligende.

Vejdirektoratet tilsidesætter fatal viden ift. folkesundheden, hvor konsekvenserne der af vil sætte et endnu tydelig aftryk på borgernes sundhed og mulighed for et lang og godt liv.

I Aalborg stiger antallet af døde pga. asbest stadigvæk. Forskerne ved ikke hvornår, eller om den stigning overhovedet stopper. Alligevel fastholdes ønsket om at etablere motorvejen i det mest massive asbestfyldte område i Aalborg/ Nørresundby. Hvad er det for et land, vi lever i?

I 2021 slog borgerne danmarksrekord i antallet af indsigelse, med håbet om det bedste livet for os og for dem der endnu ikke er født --- men ingen effekt overhovedet. Jeg har altid været stolt over at leve i et demokrati, men i min optik, er denne proces langt derfra. Borgerne får godt nok mulighed for at spille med i ”teaterforestilling”, hvor de skrevne ”replikker er høringssvar. Når forestillingen og scenelyset slukkes, kasseres disse. Det VAR DET.

Jeg tror ikke det skyldes borgernes manglende evne til at ytre sig med faglighed. Kun systemet kender svaret.

Men nu skriver vi borgere så høringssvar igen og denne gang med en historisk kort høringsperiode samtidig med, at det ligger placeret hen over året vigtigste højtid. Denne høringsperiode har været mentalt ret voldsomt.

Pressemeddelelses indhold bevidner, at Vejdirektoratet ikke har anvendt mine faglige informationer om, at alle asbestdeponierne/lossepladserne i regionen er etableret uden bundmembran og perkolat-opsamling – hvilket som nævnt indebærer, at asbestfibrene havner i det maritime miljø. Denne tyste transport har foregået siden 60èrne og det foregår som nævnt stadigvæk. Fibrene opløser ikke, uanset om nogle ikke vil ønsker vide det.

Rambøll, Aalborg Kommune, Region Nordjylland har heller ikke oplyst, at arealerne: Klosterengen, arealerne ved Renseanlæg Vest, Norden, den ny marine… ned til Egholm færgeleje, samt ved Verdens Ende, alle ligger som "perler" i første række ned til fjorden og at hver især er de opfyldt deponier/lossepladser med asbestholdig eternit m.m. - opført som ovenfor nævnt.

Hver gang der regner eller sner, foregår denne tyste transport af de mikroskopiske asbestfibre ud i det maritime miljø. Ingen kan se de – ingen kan mærke dem – men de er der.

Ingen myndighed/virksomhed ej heller Vejdirektoratet har italesat ovennævnte faktor, som har en meget betydningsfuld kumulative indvikle på den vedvarende spredning af asbestfibre til vandsøjlen og med risiko for at trænge ind i drikkevandet. Asbest der indtages oralt og lige så farlige som asbestfibre i tør form – de giver "blot" andre asbestrelaterede sygdomme.

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest (EUR-Le x- 32009L0148- EN-EUR-Lex (europa.eu)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest (bm.dk), EU´s Chemicals strategy - European Commission (europa.eu) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel der netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko.

- Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: "Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå.

De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. ! Asbest *er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken." (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))*

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er, at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

!Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.

Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.

Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkluderer pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.

Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien burde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) PR_INL (europa.eu):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):

C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %)7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);

D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftrisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;

Ref.:
7http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)581397_EN.pdf 8 https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease. 9 https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012

25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forhøjer risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (se ref. neden)

22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreligger en risiko for menneskers sundhed;

26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcementrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcementrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (https://epiprev.it/3608)

Side 17:

bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m3 (0,1 fibre/cm3), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervsmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m3 (0,002);

40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m3 (0,001 fibre/cm3); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm3 (1 000 fibre/m3), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

“ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA.” MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO American Journal of Epidemiology, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

“Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway).” Kristina Kjærheim, Bente Ulvestad, Jan Ivar Martinsen & Aage Andersen, Cancer Causes & Control volume 16, pages 593–598 (2005), Cancer Causes & Control

“Possible health risks from asbestos in drinking water.” Di Ciaula A and Gennaro V

Epidemiologia e Prevenzione, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

hare this article Share with emailShare with twitterShare with linkedinShare with faceboo

“Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura” H. Canan Hasanoglu MD, Erkut Bayram MD, Adnan Hasanoglu MD & Funda Demirag MD, Archives of Environmental & Occupational Health vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

“A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources”, Heliyon 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

“The need to control asbestos fibers in potable water supply systems.” J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, Science of The Total Environment

Volume 18, April 1981, Pages 91-102

“GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY.” Italian Journal of Engineering Geology and Environment, 1 (2021)

Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

”Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation.”

Janez Zavašnik, Andreja Šestan, Srečo Škapin, Chemosphere Volume 287, Part 1, January 2022.

”Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods.”

Sergio Malinconico a, Federica Paglietti a, Silvia Serranti b, Giuseppe Bonifazi b, Ivano Lonigro b

Journal of Hazardous Materials,Volume 436, 15 August 2022, 129083

WHOs regelsæt: Asbestos in drinking-water (who.int)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevandet i Drastrup.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Der vurderes, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Asbestfibre i vandsøjlen og i drikkevand er lige så farlig som asbestfibre i tør form.

Folk vil dø grundet dette projekt, derom hersker ingen tvivl.

Vejdirektoratet har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer. De har valgt at forstå, at linjeføringen gennemløber min. 3 store asbestområder med kolossale mængder af asbestholdigt materiale, som vil frisættes såvel til luften som til det maritime miljø.

Mange kommende slægters livslængde, vil blive forkortet, grundet linjeføringens placering MKR 2023 -2024 er det igen, som i de tidligere VVM-redegørelse, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg.

MKR nøjes med en henvisning til vejledning: FORMULERING ift. håndtering af asbestholdig jord:

Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere.

Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest.

(JEG TÆNKER: SOM KAN _ KAN _ KAN)
Formuleringen udstråler arrogant "uvidenhed" om de store, store mængde, der blev dumpet. Nedenfor er indsat ud klip fra avisen NORDJYSKE, der kan give et billede om størrelsesforholdet.
Bilag (5 – 13)

DER FINDES ASBESTFIBRE både I VANDSØJLEN OG I LIMFJORDENS BUND.



Her er det meningen, at der skal være rekreativt område med søen som det centrale punkt. Endnu vil opfyldningen foregå, men kun for at give søen et naturligere udseende

Nu sat stop for fyld i søen ved Mølholm

Affaldet fra Eternit-Fabrikken i Aalborg bruges i stedet til at rette Limfjords-kysten af

Efter al sandsynlighed vil Mølholm Sø i udkanten af Hasseris nu være reddet. Og hvis det går som især beboerne i området håber vil søen og områderne omkring den i løbet af få år været omdannet til rekreativt område.

Søen har indtil for få dage siden været brugt som opfyldningsplads for affald fra produktionen på Dansk Eternit-Fabrik i Aalborg. Det er Aalborg kommune, der ejer arealerne, men eternitfabrikken havde denne opfyldningsret — og -pligt — helt tilbage fra den tidligere ejer, Maskinfabrikken Norden. Begge virksomheder tilhører F. L. Smidth-virksomheder.

Men ifølge stadsgartner Johannes Jensen, Aalborg, bliver opfyldningen nu stoppet.

— Vi har lavet den aftale med eternitfabrikken, at der skal »rundes« et par hjørner af. Det vil sige, at søen via opfyldninger på specielt udpegede steder skal få et mere naturligt udseende, oplyser Johannes Jensen.

Limfjord-kysten skal rettes ud

Eternit-affaldet bliver i stedet brugt til opfyldning andre steder i området.

— Aalborg kommune har planlagt et større projekt, der skal forbedre Limfjordens kystlinie ud for Mølholm-området, tre-fire kilometer fra Aalborgs centrum. Og hvis de nødvendige tilladelser kommer i hus, regner vi med, at affaldet fra eternitfabrikken kan bruges som opfyldning her, oplyser Johannes Jensen.

Udbedringen af kystlinien vil gå for sig på den måde, at der antagelig bygges en større dæmning og opfyldningen derefter sker inden for dæmningen.

Ved nytårstide døde de fleste af ålene i Mølholm Sø. Pludselig vendte alle bugen i vejret — til stor glæde for områdets måger, men til sorg for beboerne i området. Man frygtede, at der var sket en så alvorlig forurening af grundvandet, at det kunne have betydning for beboernes drikkevand.

På foranledning af kommunen udtog stadsdyrlæge Viggo Torpet, Aalborg, forskellige prøver af vandet, og analyser viste, at vandets pH-tal var meget højere end normalt. pH-værdien er et udtryk for vandets surhedsgrad. Andre prøver viste, at eternit-affaldet giver dette høje pH-tal, så højt, at alle fisk dør.

Men med stoppet for affaldsudtømningen håber beboerne i området og andre naturinteresserede på, at livet i i søen igen vender tilbage til det normale.

— Nu skånes søen i hvert tilfælde, og det var det, vi primært arbejdede for, siger Johannes Jensen.

Han tør ikke forudsige områdets fremtidige status.

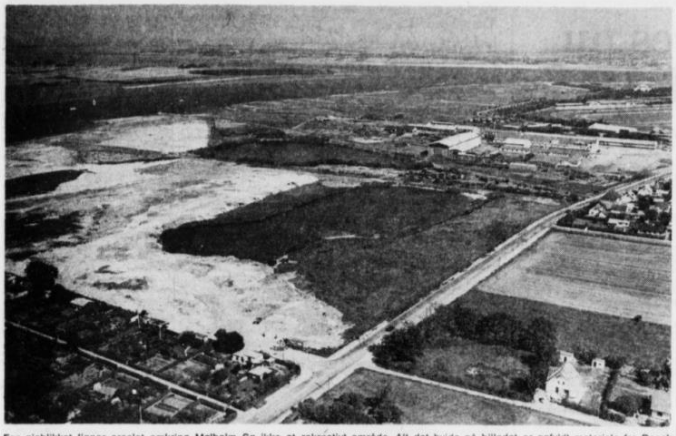
— Det vil afhænge af mange ting, men jeg håber, at området med søen som det centrale punkt kan få en rekreativ værdi, siger statsgartneren.

lab

Der er vedhæftet 6

Der er vedhæftet 9 foto fra NORDJYSKE 1975-1976 De benævnes (Bilag 5-16) Nedenfor indsat 3 udsnit derfra.

Alt det hvide er opfyldt materiale fra Dansk Eternit-Fabrik.



For øjeblikket ligner arealet omkring Mølholm Sø ikke et rekreativt område. Alt det hvide på billedet er opfyldt materiale fra Dansk Eternit-Fabrik. Nederst til venstre ses kolonihaveområdet og øverst på billedet, ved den modsatte ende af søen, Maskinfabrikken Norden (Foto: Max René)

Kommunalvagt mod udtømning

Selv om opfyldningen af Mølholm Sø i udkanten af Hasseris officielt er stoppet, bliver søen stadig brugt som losseplads, især for affald fra bygge-sektoren, murbrokker og lignende.

Den fortsatte opfyldning har gjort det nødvendigt for Aalborg kommune at ansætte en opsynmand.

— Men det er for dårligt, at det virkelig er en nødvendighed, siger stadsgartner Johannes Jensen.

Igennem de sidste år har Dansk Eternit-Fabrik fyldt produktionsaffald i søen og i områderne omkring den. Fabrikken havde denne ret fra områdets tidligere ejer, Maskinfabrikken Norden. Da området blev købt af Aalborg kommune blev opfyldningen stoppet efter aftale med fabrikken. I stedet køres produktionsaffaldet længere ud mod fjorden, hvor kystlinien gøres mere lige.

Det er meningen, at søen og området omkring den skal være rekreativt område med beplantninger omkring søen. Det meste af dyrelivet og en stor del af rørskoven er forsvundet på grund af opfyldningen, men nu, hvor søen skånes, skulle der være gode muligheder for at genoprette livet. lab

Husmoderdag i Aalborg

På tirsdag den 7. september samles husmødre fra en stor del af det nordjyske til husmoderdag i Aalborg. Det er De danske Husmoderforeningers ottende kreds, der er arrangør.

Husmoderdagen indledes med andagt i Ansgar kirke ved biskop Henrik Christiansen. Derefter samles deltagerne på Hotel Hvide Hus, hvor der bl.a. bliver underholdning.

Cambridge nu til Aalborg

The Cambridge Institute (Denmark) — en »udløber« af Cambridge-universitetet i England — tilbyder nu engelsk-undervisning også i Aalborg.

Der startes i begyndelsen af oktober — på Alleskolen — hvor der undervises tirsdage og onsdage om eftermiddagen og om aftenen.

Forstander Richard Philp fortæller, at der oprettes indtil otte hold med 12-16 deltagere.

Undervisningen forbereder til University of Cambridge English Certificates på tre niveauer.

Der holdes eksamen i juni og december — afhængigt af, hvilket niveau der vælges.

Forstander Richard Philp tilføjer, at kurserne er beregnet for alle, som ønsker at udvide kendskabet til det engelske sprog, den engelske kultur og den engelske livsform.

Ny advokat

John Therkildsen, Elme-allé 16, Hasseris, har fået bestalling som advokat. John Therkildsen er ansat hos landsretssagfører Bent Kinnerup, Aalborg.



Sådan breder opfyldningen sig i vestenden af det grønne område. Udtømningen fører til, at nogle benytter søen som almindelig losseplads, siger Mølholm-boerne

Stadig brokker i Nordens vandgrav:

Sure Mølholm-boere: Stop det griseri nu

En ny borgerforening i Aalborg, Mølholm Beboerforening, er ved at være alvorligt vred på Aalborg kommune for, hvad den kalder »langsommelighed med klaring af affaldssagen fra fabrikken Nordens vandgrav nær Nordens haver«.

I hen ved et halvt år har Dansk Eternitfabrik ladet læsse fabriksaffald ud i den fuglerige og grønt omkransede vandgrav langs Mølholmsvej. Aftale om opfyldning blev indgået mellem fabrik og kommune, da kommunen overtog arealerne, og stadsgartner Johs. Jensens tanke var, at opfyldningen kun skulle gælde den vestligste ende af arealet nærmest kolonihaverne.

Senere skulle brokkerne dækkes med jord og området gøres grønt igen, for fuglesøen langs Mølholmsvej har netop en sådan karakter og netop på kanten af opfyldningen og oven i eternitaffaldet, som generer kvarteret med støv.*

Beboerne er godt sure, siger Erik Hyldgaard. Vi henvendte os til stadsgartner Johs. Jensen 2. maj. Har gentagne gange siden peget på ulempen, og stadsgartneren sagde i juli, at nu var det aftalt med fabrikken, at udtømningen skulle nedtrappes, til der efter sommerferien snarest kunne findes en ny løsning.

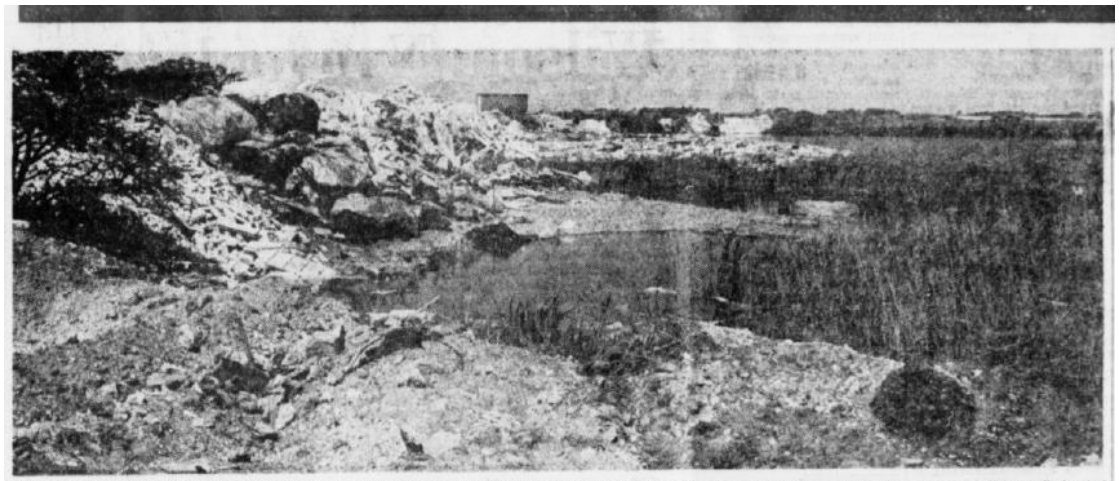
*

Der sker stadig intet, siger Erik Hyldgaard. Ud over at stadsgartneren sidste mandag i regionalradioen gav os nogle forklaringer, som vi finder han kunne have fremført fra starten. Det lyder, som om han er positiv. Alligevel skrider opfyldningen foruroligende frem. Beboerne taler om fald i hus- og grundpriser i et kvarter, gamle bildæk til søen. Vi har ud over eternitfabrikkens affald kun tilført visse læs af kridt eller jord - beregnet til overdækning og planering, hvor opfyldningen skrider frem. Dette sidste er aftalt med fabrikken. — Vi kører til så mange steder i byområdet og bringer så mange læs affald til de regulære lossepladser, at det aldrig kunne være en fordel for vognmandsfirmaet at dumpe »fremmede« renovationslæs ved Mølholmsvej, siger Rask Lund.

Bert-

Vi synes
b

Søg



Nu aftrappes opfyldningen ved fabrikken Norden. Søen vil kun blive berørt nærmest Nordens haver. Så skal al udtømning i vandhuller, grus- og kalkgrave finde sted efter en plan.

„Vandhuls-plan" for Aalborg

Uheldig dumpning ved Mølholmsvej medfører nu vurdering for 5-10 års udtømning

Grimme dynger af eternitaffald i et vandhul nær Maskinfabrikken Norden, Aalborg, fører nu til, at Aalborg kommune — måske som landets første — får en 5-10 årig opfyldningsplan. Der sættes skik på affaldsudtømningen.

Baggrunden er kritik i sommer af, at Dansk Eternit Fabrik læsser affald af i det nu kommunalt ejede vandhul nær maskinfabrikken på Mølholmsvej i Aalborg. En lang sivomkranset sø er kendt for et rigt fugleliv og omgivelserne kendt for en sjælden flora. Hvorfor dog lave opfyldning her? spurgte naturinteresserede.

Aalborgs stadsgartner, Johs. Jensen, kunne allerede dengang sige, at der blev forhandlet om problemet, men at Eternitfabrikken havde ret til udtømningen i følge klausul fra kommunens overtagelse af arealet. Fabriksledelsen var villig til at bruge et andet vandhul, men det var ikke straks indlysende, hvor det skulle være.

I dag kan stadsgartner Johs. Jensen meddele, at der er indgået aftale med Eternitfabrikken om, at den nedsætter udtømningen på nævnte sted til et minimum og kun søens vestende vil blive berørt inden der stoppes helt. Snart kommer ferien, og umiddelbart efter tages spørgsmålet om en større opfyldningsplan på programmet. Aalborg kommune har om få uger tal på eksisterende vandhuller, grusgrave m. v., nemlig fra en nylig afsluttet landskabsanalyse, og så kan man ifølge stadsgartneren koordinere en opfyldningsplan med planen over, hvilke huller, der til gengæld skal værnes om, så de kan anvendes rekreativt.

Kommunen har de seneste år gjort en del for både fugle og dyreliv - ved bydamme og små søer. Der er plan om yderligere indsats for bl. a. andefugle - såvel som for publikum - og dette var netop anledningen til, at man fandt det uheldigt, at opfyldning ved fabrikken Norden skulle gå ud over et område, der allerede er grønt og attraktivt.

Når en plan for opfyldning eller forskønnelse af byens og omegnens vandhuller er udarbejdet, vil forhåbentlig også flere private undlade affaldsudtømninger, siger stadsgartneren. Kommunen har visse forpligtelser som »aftager« over for flere virksomheder end eternitfabrikken, men denne er den største »leverandør«. Nu altså villig til at »dumpe« sine læs efter mere langsigtet plan.

Bert-

I næsten 28 år er blevet tilkørt asbestholdigt affald direkte ud i fjorden og ligeledes i/på de omkringliggende arealer incl. samtlige søer.

Linjeføringen for Egholmmotorvejen ligger placeret i dette- Region Nordjyllands største asbestforurenede område

I MKR 2023 står der følgende

”Håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.”

Ubetydelig

Ubetydelig

Ubetydelig

Ubetydelig

Lisbeth Gjørtz Fast Nørholmsvej 101, 9000 Aalborg.

-- AKT 311286 -- BILAG 7 -- [Bilag 2. LF-Dokumentation af asbestlossepladser i linjef├©ring for 3.Limfjordsforbindelse-Low-res] --

FORETRÆDE FOR TRU 16. MAJ 2023

LISBETH FAST, TALSMAND, BORGERBEVÆGELSEN, AALBORG

Dokumentation af asbest-lossepladser

i den planlagte linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse



Hovedpunkter

- **+75 års eternitproduktion** har gjort Aalborg og omegn til arneplads for asbestlossepladser

- Aalborg kommune og Region Nordjylland har mod lovlig forpligtigelse (Vejloven §17g, stk. 10) undladt at videregive yderst relevante oplysninger omkring områderne med asbestforurening, som derfor ikke er fyldestgørende kortlagt i VVM redegørelsen i forhold til anlæg af en 3. limfjordsforbindelse i Egholmslinjen

- En motorvej med denne linjeføring vil **på mindst 3 lokaliterer løbe direkte igennem asbestdeponier**

- Asbestfibre er hypermobile og **oralt indtag kan medføre forskellige kræfttyper** i kroppens organer

Cement + asbest = fibercement (eternit)

Den tunge cementindustri i Aalborg fandt ud af at asbest er et magisk mineral.

Asbest kan ikke brænde.
Asbest kan ikke gå i opløsning.

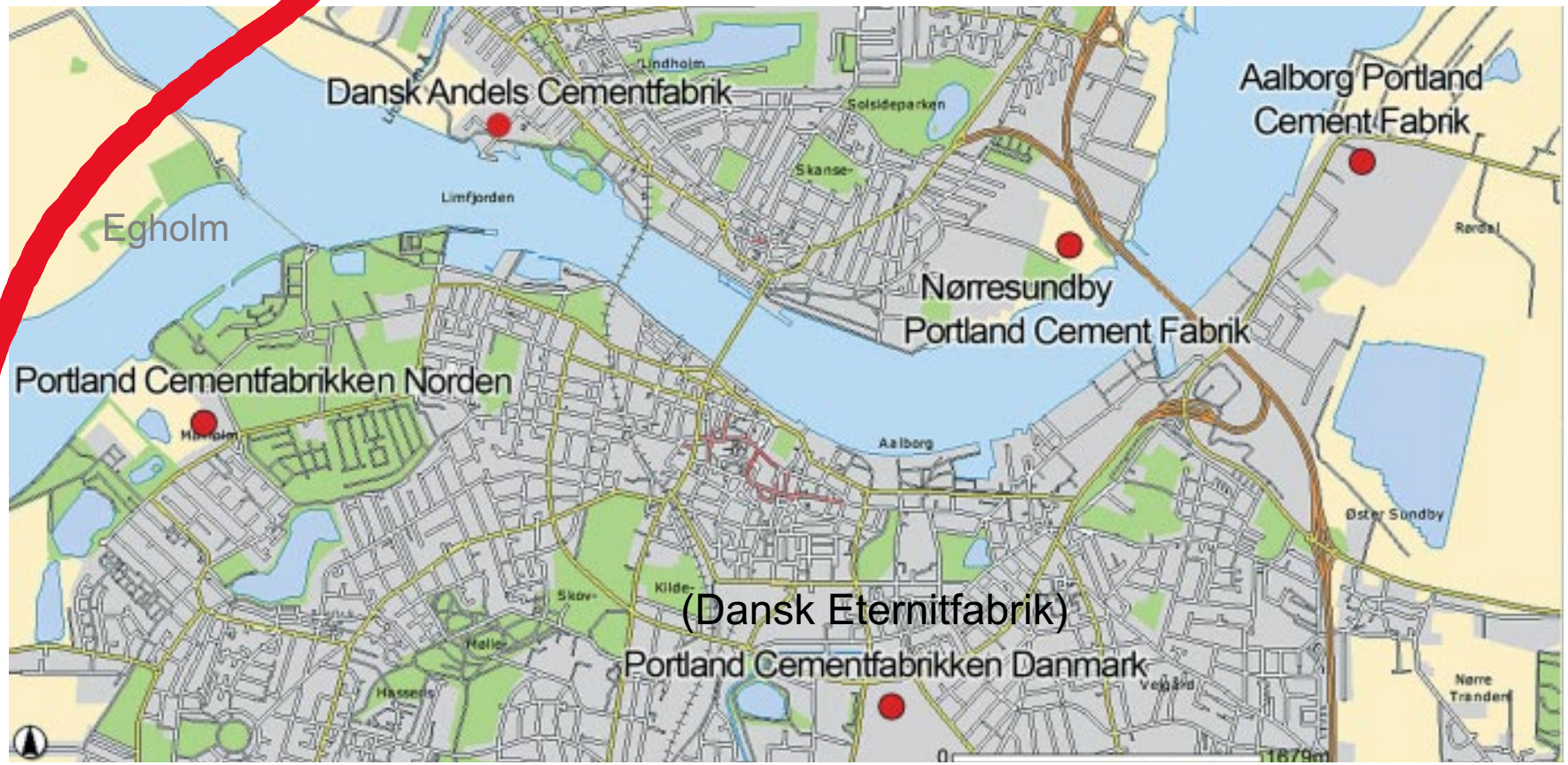
Desværre er de mikroskopiske asbestfibre kræftfremkaldende, **både hvis de indåndes som støv og hvis de indtages gennem mad/drikke.**

Asbeststøv har utallige liv på samvittigheden.



Kendte deponiområder = cementfabrikkernes placering

1960'erne:
3. Limfjordsforbindelse



UDDRAG FRA "AALBORG OG CEMENTEN" AF HENNING BENDER

Mange af deponiområderne er tidligere ejet af F.L. Schmidt, idet deres cementfabrikker var placeret her. Der er en tydelig sammenhæng mellem disse fabrikkers lokalitet og deponering af affald

+75 års dumping af asbestaffald

Enorme mængder asbestholdigt affald og asbeststøv

(opfej fra gulv + affald fra kollosale asbeststøvsugere)

er efterladt på mange lokaliteter i Aalborg og omegn

Gamle lossepladser i Aalborg og omegn



Mølholm Asbestdeponi er det eneste godkendte deponi til asbestaffald ved Aalborg. Men i og omkring byen er der over 80 gamle lossepladser, der sandsynligvis er etableret ud fra princippet om at hælde affaldet ud og lukke øjnene. Det viser en opgørelse, som Miljøstyrelsen offentliggjorde sidste forår som et led i Miljøministerens besvarelse af et § 20-spørgsmål i Folketinget. Ministeren svarer, at der blandt de mange deponier er flere, der ifølge myndighedernes opgørelse med sikkerhed rummer deponeret affald med eternit. Men han understreger, at eternit – og dermed asbest – sagtens også kan vise sig at være deponeret på de

https://ing.dk/artikel/fortidens-synder-tonsvis-af-herreloes-asbest-flyder-i-og-omkring-aalborg-fjord

Fra aktindsigt vedr. lossepladser

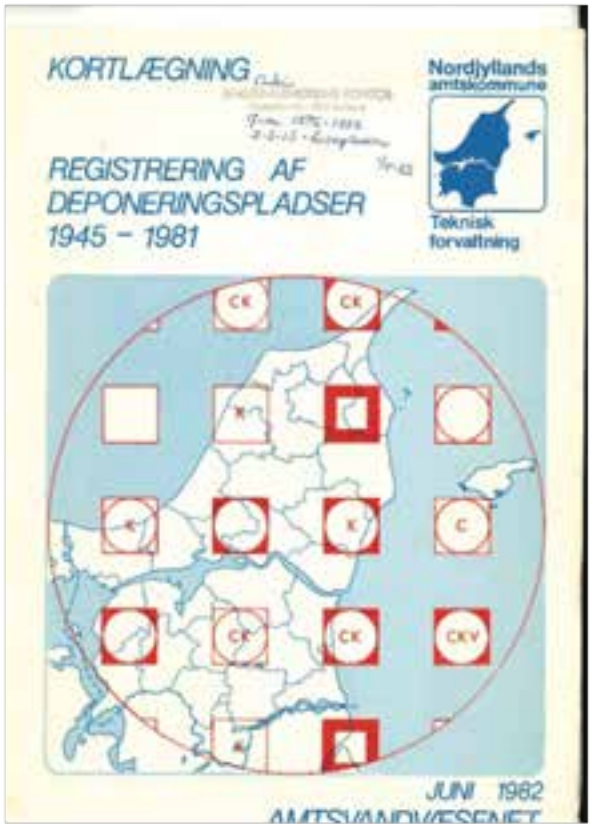
MIKO reg.nr.	Matr.nr.	Skønnet mængde 1000 m³	Periode	Affalds-kategori D F G S	Miljø godkendelse ref.
851-40	laen m.fl., Sohngaardsholm	200	-1963	x x x x	
851-40	lafv, lafs, ladi, Sohngaardsholm	50	1963-1965	x x x x	
851-40	lbp, Sohngaardsholm	250	1972-	x (slam)	8-75-1/851-5-89*
851-40	- do -	50	1975-1976	x	
851-784	lai, Sohngaardsholm	50	-1980	x x x	8-76-1/851-58-88
851-108	2g, Ø. Sundby	350	1966-1972	x x x x	
851-287	1a, Rørdal	50	1972-1975	x x x x	
851-309	34a, 34s, Gl. Hasseris	200	1973-1977	x x x x	
851-99	1a, Gug by	25	1976-1977	x x x x	
851-193	1n, Gl. Hasseris	125	1977-1979	x x x x	8-76-1/26-5-76
851-1000	5b, Sdr. Svenstrup	120	1980-1984	x x x x	8-76-1/26-2-79
851-1016	71, Ellidshøj	55	1984-1987	x x	8-76-1/26-16-83
851-179	(Thorsteds fyldplads Gug)	5	1986-1987	x	
851-705	(Reno Nord)		1985-1987	x	
851-1017	9a, Nøvling	50	1987-	x	8-76-3/851-14-87

Kategori: D = 'Danmark' F = Fibercement G = Glasolit S = Siporex * = Udkast

Cement + asbest = fibercement

https://www.geohav.dk/pdfarchive/883181937414682.pdf?fbclid=IwAR2MPHTJrQdGoLr-9k5mCoeIJOdzqx_- rltAMv-c7zrDD3kUcIBr2FsVnO8

Deponeringspladser 1982



3. Limfjordsforbindelse linjeføring

Asbest-deponi

Klostereng

Asbest-deponi

Asbest-deponi

”Registrering af deponeringspladser 1945-1982” (Fulde sagsakt: https://www.geohav.dk/pdfarchive/375213678178545.pdf)

FORTEGNELSE – JUNI 1982

Deponeringspladser



Kommune AALBORG Nr. 851

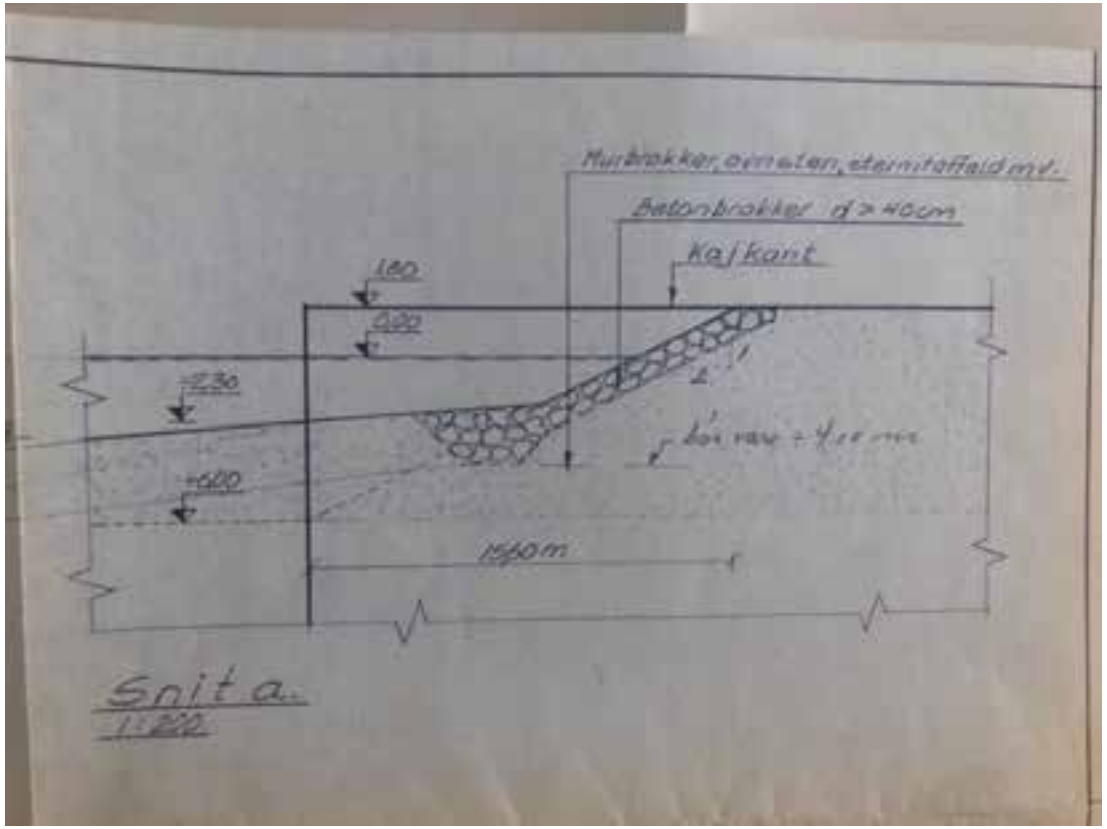
Kortreference nr.	Beliggenhed (Matr. nr. og adresse)	Ejerforhold	Driftsperiode		Kemisk affald
			Oprettet	Nedlagt	
524229	Matr. nr. 1 n, Gl. Hasseris By, Hasseris	Aalborg kommune	1978	1980	Nej

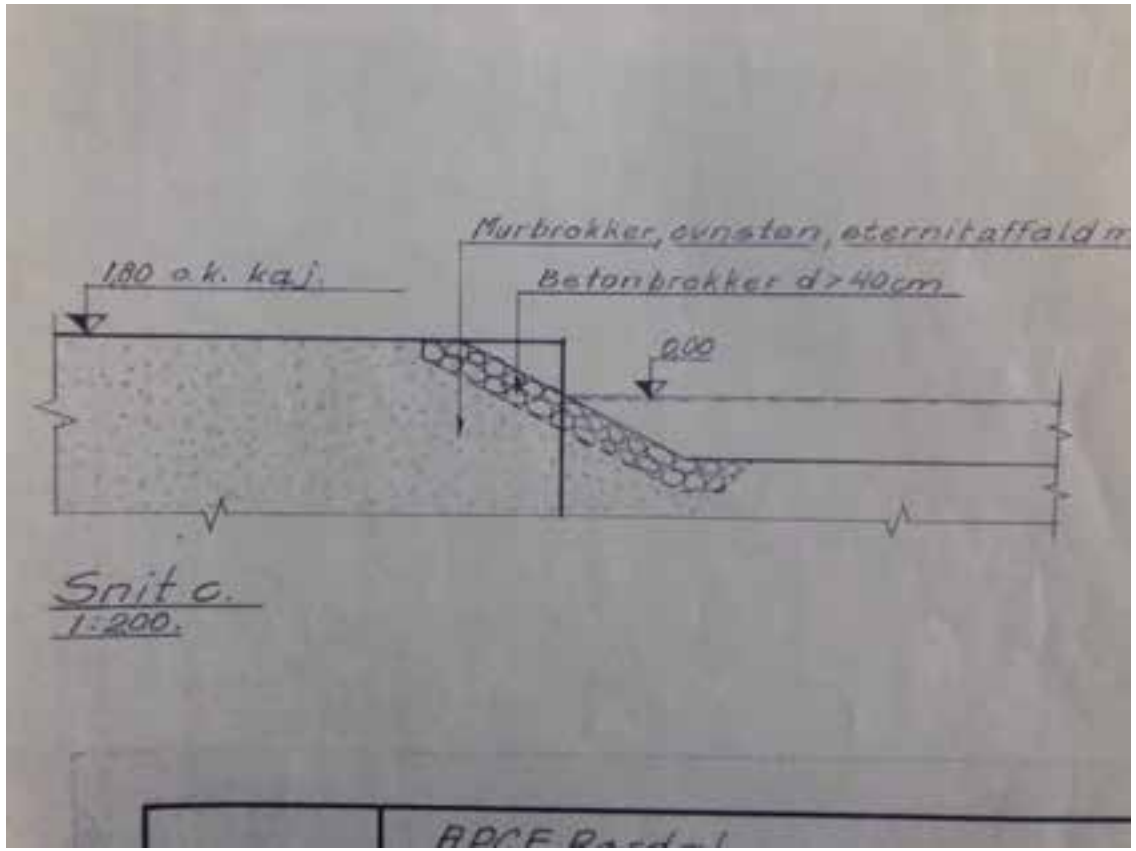
Bemærkninger: På pladsen er deponeret bygningsaffald samt affald fra en eternitfabrik, jfr. miljøgodkendelse, dateret 21. januar 1977 (j.nr. 8-76-1/26-5-76). Pladsen er etableret uden bundmembran og percolatopsamling - Pladsen skønnes på grundlag af en hydrogeologisk vurdering at være ukritisk beliggende i forhold til eksisterende og potentielle vandindvindingsområder til almen vandforsyning - Pladsen må på grundlag af afstand til vådområde vurderes som kritisk beliggende - Der er ikke konstateret forureningstilfælde - Se supplerende bemærkninger UTM nr. 524 229.



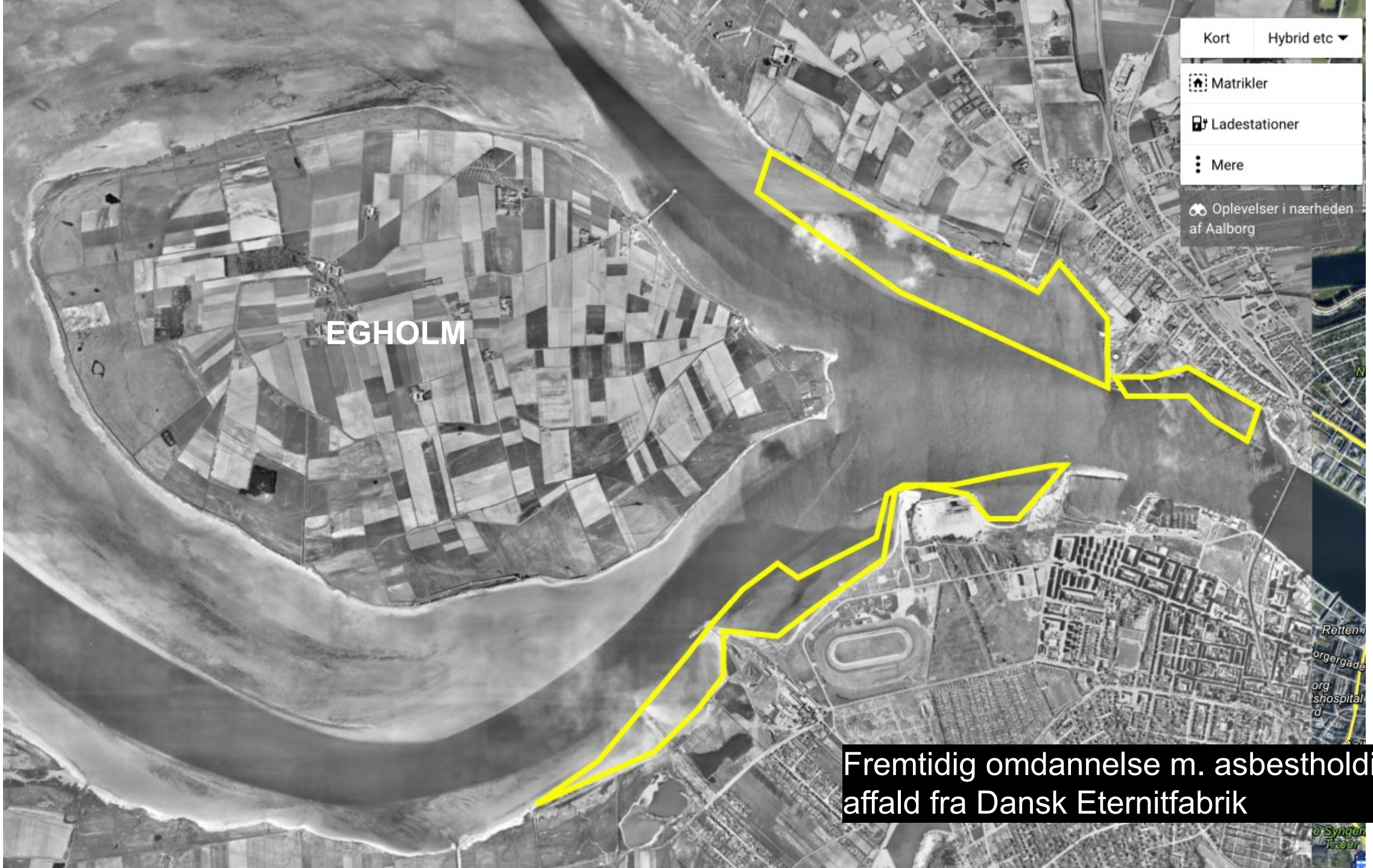
ILLUSTRATION FRA AKTINDSIGT

Snittegning af opbygning af deponi ved kyst
Bemærk: INGEN bundmembran






Kort
Hybrid etc
Matrikler
Ladestationer
Mere
Oplevelser i nærheden af Aalborg
EGHOLM
Luftfoto
1954


Kort
Hybrid etc
Matrikler
Ladestationer
Mere
Oplevelser i nærheden af Aalborg
EGHOLM
Fremtidig omdannelse m. asbestholdigt affald fra Dansk Eternitfabrik



Omdannelse m. affald fra Dansk Eternitfabrik

2023



3. Limfjordsforbindelse – placering gennem områder kontamineret med asbest

2023

PRUDENTIA & CONFIDENTIA

Mølholm-ålene dræbt af „Eternittens" affald

Det er efter al sandsynlighed produktionsaffald fra Dansk Eternit-Fabrik, der er skyld i de døde ål i Maskinfabrikken Nordens vandgrav i Mølholm i den vestlige del af Aalborg. Ved nytårstide kunne de døde ål samles op i spandevis, og beboerne i området frygtede, at giftstoffer i søen skulle indvirke på grundvandet.

Undersøgelser af vandet viser, at pH-tallet ligger langt over det normale. pH er udtryk for vandets surhedsgrad, og måleskalaen går fra 0 til 14 med 7 som neutral. Når pH-værdien er under 7, er der tale om syrer i vandet, når værdien er over 7 er der tale om basiske stoffer. pH-tallet i vandet fra søen i Mølholm lå ved prøven fra den 30. december — den dag, de døde ål blev opdaget — på 10,2. Og det er ifølge statsbiolog Ole Bagge, Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, mere end nok til at dræbe fiskene.

— Der er hverken tale om giftstoffer eller lignende, der kan dræbe fiskene. Det er udelukkende produktionsaffald, og det samme slags affald, der er blevet kørt ud siden starten, siger direktør Schønnemann.

Affaldet i stedet i Limfjorden

Stadsgartner Johannes Jensen oplyser, at opfyldningen af søen vil blive stoppet i løbet af kort tid.

— Vi har aftalt med Eternitfabrikken, at affaldet i stedet bruges som opfyldning ved bredden af Limfjorden nogle hundrede meter nord for søen. Planen mangler endnu den sidste godkendelse, men jeg regner med, at det går i orden, siger Johannes Jensen.

Stadsgartneren er ikke nervøs for, at affaldet fra Eternitfabrikken vil skabe problemer med hensyn til forurening af Limfjorden.

— Der bliver tale om en stor dæmning, som vil forhindre det materiale, der opfyldes med, i at komme i direkte forbindelse med fjorvandet, siger Johannes Jensen.

Han håber, der bliver mulighed for at indrette området, der kun ligger få kilometer fra Aalborgs centrum, som rekreativt med søen som det centrale punkt.

lab



Dejligt åndehul bliver svinet til

Den mørke



Stadig brækker i Nordens vandgrav:

Sure Mølholm-boere: Stop det griseri nu



Vandgraven ved Norden i Mølholm groft forurenet

Alene dør, og fuglelivet forsvinder. – Ingen kender forureningskilden

Af LARS BRIX

Losseplads for Eternit-Fabrikken

Stadsgartneren: — Pas på fiskene

Aalborg-fly generet af blæst – i Norge



Brokkerne skæmmer idyllen alvorligt. Men det er en aftale fra kommunens overtagelse af arealet nær Møtholmsvej, Aalborg, at her må fyldes op. Formentlig findes nu en anden losseplads for siporesen

Fugles og planters paradis kan endnu reddes fra en skæbne som losseplads

Et af Aalborgs »åndehuller«,

munale vandhuller og tænker meget på det rekreative, så

ningen standset, og at det i første række ville blive un-

opfyldning standses, da kan der endnu fyldes jord på, så

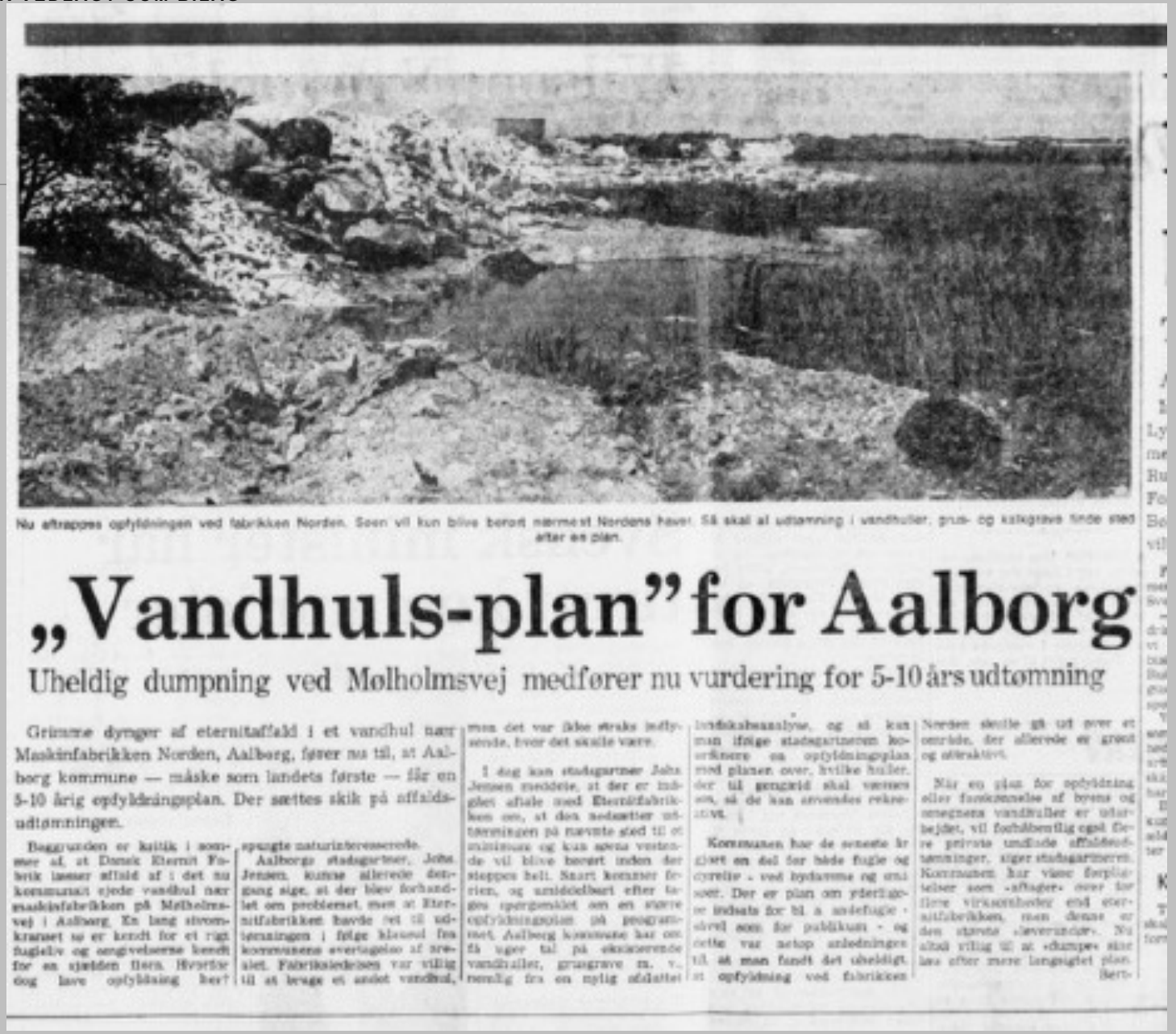
ARTIKLER FRA AALBORG STIFTSTIDENDE 1975-76 – ORIGINALARTIKLER VEDLAGT SOM BILAG



Nu sat stop for fyld i søen ved Mølholm

Affaldet fra Eternit-Fabrikken i Aalborg bruges i stedet til at rette Limfjords-kysten af

Limfjord-kysten skal rettes ud



Nu aftrappes opfyldningen ved fabrikken Norden. Søen vil kun blive berørt nærmest Nordens haver. Så skal al udtømning i vandhuller, grus- og kalkgrave finde sted efter en plan.

„Vandhuls-plan" for Aalborg

Uheldig dumpning ved Mølholmsvej medfører nu vurdering for 5-10 års udtømning

Grimme dynger af eternitaffald i et vandhul nær Maskinfabrikken Norden, Aalborg, fører nu til, at Aalborg kommune — måske som landets første — får en 5-10 årig opfyldningsplan. Der sættes skik på affaldsudtømningen.

Baggrunden er kritik i sommer af, at Dansk Eternit Fabrik læsser affald af i det nu kommunalt ejede vandhul nær maskinfabrikken på Mølholmsvej i Aalborg. En lang sivomkranset sø er kendt for et rigt fugleliv og omgivelserne kendt for en sjælden flora. Hvorfor dog lave opfyldning her? spurgte naturinteresserede.

Aalborgs stadsgartner, Johs. Jensen, kunne allerede dengang sige, at der blev forhandlet om problemet, men at Eternitfabrikken havde ret til udtømningen i følge klausul fra kommunens overtagelse af arealet. Fabriksledelsen var villig til at bruge et andet vandhul, men det var ikke straks indlysende, hvor det skulle være.

I dag kan stadsgartner Johs. Jensen meddele, at der er indgået aftale med Eternitfabrikken om, at den nedsætter udtømningen på nævnte sted til et minimum og kun søens vestende vil blive berørt inden der stoppes helt. Snart kommer ferien, og umiddelbart efter tages spørgsmålet om en større opfyldningsplan på programmet. Aalborg kommune har om få uger tal på eksisterende vandhuller, grusgrave m. v., nemlig fra en nylig afslutter landskabsanalyse, og så kan man ifølge stadsgartneren koordinere en opfyldningsplan med planen over, hvilke huller, der til gengæld skal væmes om, så de kan anvendes rekreativt.

Kommunen har de seneste år gjort en del for både fugle og dyreliv - ved bydamme og små søer. Der er plan om yderligere indsats for bl. a. andefugle - såvel som for publikum - og dette var netop anledningen til, at man fandt det uheldigt, at opfyldning ved fabrikken Norden skulle gå ud over et område, der allerede er grønt og attraktivt.

Når en plan for opfyldning eller fanskønnelse af byens og omegnens vandhuller er udarbejdet, vil forhåbentlig også flere private undlade affaldsudtømninger, siger stadsgartneren. Kommunen har visse forpligtelser som »aftager« over for flere virksomheder end eternitfabrikken, men denne er den største »leverandør«. Nu altså villig til at »dumpe« sine læs efter mere langsigtet plan.

Bert-



For øjeblikket ligner arealet omkring Mølholm Sø ikke et rekreativt område. Alt det hvide på billedet er opfyldt materiale fra Dansk Eternit-Fabrik. Nederst til venstre ses koloniheveområdet og øverst på billedet, ved den modsatte ende af søen, Maskinfabrikken Nordsø (Foto: Max René)

Kommunalvagt mod udtømning

Selv om opfyldningen af Mølholm Sø i udkanten af Hasseris officielt er stoppet, bliver søen stadig brugt som losseplads, især for affald fra bygge-orkteren, murbrokker og lignende.

Den fortsatte opfyldning har gjort det nødvendigt for Aalborg kommune at ansætte en opsynsmand.

— Men det er for dårligt, at det virkelig er en nødvendighed, siger stadsgartner Johannes Jensen.

Igennem de sidste år har Dansk Eternit-Fabrik fyldt produktionsaffald i søen og i områderne omkring den. Fabrikken havde denne ret fra områdets tidligere ejer, Maskinfabrikken Norden. Da området blev købt af Aalborg kommune blev opfyldningen stoppet efter aftale med fabrikken. I stedet køres produktionsaffaldet længere ud mod fjorden, hvor kystlinien gøres mere lige.

Det er meningen, at søen og området omkring den skal være rekreativt område med beplantninger omkring søen. Det meste af dyrelivet og en stor del af rørskoven er forsvundet på grund af opfyldningen, men nu, hvor søen skines, skulle der være gode muligheder for at genoprette livet. lab

“Alt det hvide på billledet er opfyldt materiale fra Dansk Eternitfabrik”



3. Limfjordsforbindelse – placering gennem områder forurenet med asbest

2023

Fra Region Nordjylland

Jordforureningsattest

Udskrevet 11. december 2021

Denne attest bygger på de oplysninger, som Region Nordjylland har på udskrivningstidspunktet.

Matrikel
3a Gl. Hasseris By, Hasseris, Aalborg Kommune

Adresse
Ajstrupvej 20, 9381 Sulsted m.fl.

Matriklens status
Matriklen er: Kortlagt på vidensniveau 1 (V1-kortlagt).

Region Nordjylland har viden om aktiviteter, der kan have medført forurening af matriklen. Det V1-kortlagte areal er ikke blevet undersøgt, og mistanken om forurening er derfor ikke be- eller afkræftet.

Lokaliteter på matriklen : 851-00193

Matriklens placering på kort



Indeholder data fra GST, Region Nordjylland, DMP, COWI og Sweco

På lokaliteten er der viden om følgende aktiviteter, som har eller kan have forurenet

Navn på aktivitet	Branche	Driftperiode
Godkendt fyldplads til affald fra Dansk Eternit og	ingen	1977 - 1985
Opfyldt kystområde	ingen	- 1980
Udspredning af slam fra Renseanlæg Vest	ingen	1980 -

Region Nordjylland kortlægger, undersøger og oprenser forurenet jord. Formålet er at sikre rent drikkevand, overfladevand og menneskers sundhed.

Kortlægningen efter jordforureningsloven er ikke færdig, og der vil derfor løbende kunne ske ændringer i regionens database.

Læs mere om Region Nordjyllands arbejde med jordforurening på www.jordforurening.rn.dk eller www.tjekdingrund.dk.

Få yderligere oplysninger ved at kontakte regionens "Kontor for Jordforurening":

Telefon: 9764 8276
Mail til Birgitte Gorgin: bg@rn.dk

Du kan desuden få oplysninger hos din kommune, om matriklen er omfattet af "områdeklassificering".





Klostereng – placering af tilkørselsanlæg 3. Limfjordsforbindelse + område forurenet med asbest

Illustration fra Vejdirektoratet



Etablering af rensningsanlægi i deponiområde

1982



Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger :asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres

1985


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1986


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1987


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1990



Det officielle deponi

Minimum 95.000 tons asbestholdigt affald

ligger deponeret i den lille del, der udgør det officielle deponi

Tidslinie

1976: *Ministeriet for Offentlige Arbejder* giver Aalborg Kommune tilladelse til at foretage opfyldning i søterritori-um i Limfjorden vest for Aalborg med affaldsmateriale - herunder 35% asbestholdigt eternitaffald. Dette bliver til asbestlossepladsen Klosterengen. Tilladelsen blev givet på vilkår af, at opfyldningen skulle tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato og kystsikring skulle udføres inden påbegyndelse af opfyldningen. Dette krav valgte Aalborg Kommune og tilsidesætte.
Der går imidlertid over 11 år inden dette arbejde færdiggøres efter adskillelige påbud fra Ministeriet.

1988: Kystsikringen og afdækning af asbestdeponiet på Klosterengen færdiggøres af Rambøll (skulle have været tilendebragt I 1978!!)

2015: Aalborg Kommune gennembryder ved Svanholmgrøften - uden lovliggørelse - asbestlossepladsen på Klosterengen. Lovliggørelse forefindes stadig ikke.

2015: Region Nordjylland etablerer en helikopterlandingsplads midt i asbestlossepladsen på Klosterengen. Ingen var adviseret om forekomsten af asbest i området og byggearbejderne bar derfor ingen værnemidler ved den første del af udgravningen. 300 tons asbestaffald blev fjernet under anlægget af heliporten, en del af dette affald var rent asbeststøv.

Frederiksholms Kanal 27 · 1220 København K
Tlf. 01 - 12 62 42 · Telex 22275 moa dk
Telefax 01 12 38 93 · Giro 3 00 27 64

Ministeriet for
offentlige arbejder
(Trafikministeriet)

Aalborg kommune,
Magistratens 2. afdeling,
Vesterbro 14,
Postbox 765,
9100 Aalborg.

Dato: 18. november 1986.
Jnr. 8. 1205-12.
Sagsbehandler: J.Fryd/MLø
Brev nr. 8.

I brev af 15. oktober 1976 har ministeriet for offentlige arbejder meddelt Aalborg kommune tilladelse til at foretage opfyldning af et areal af Limfjorden vest for Aalborg bl.a. på vilkår af, at opfyldningen blev tilendebragt inden 2 år fra tilladelsens dato.

Den af ministeriet fastsatte frist er senest ved brev herfra af 2. august 1985 blevet forlænget med 3 år således, at det samlede opfyldningsarbejde, inkl. indfatningen med stensten, skulle være afsluttet senest den 1. november 1988.

Det blev i den forbindelse tilkendegivet kommunen, at ministeriet fandt det kritisabelt, at en offentlig myndighed skulle være 12 år om at udføre et projekt, der oprindelig var fastsat til 2 år, og at ministeriet måtte lægge vægt på, at den fastsatte frist nu blev overholdt.

I brev af 22. oktober 1986 (j.nr. 06.08.00.920.2503-PW/ah) har kommunen herefter på ny ansøgt om en yderligere forlængelse af den af ministeriet fastsatte frist således, at arbejdet afsluttes senest ved udgangen af 1989.

Der henvises herved til, at Aalborg byråd på sit møde den 25. september 1986 har vedtaget, at der ikke i 1987 afsættes beløb til færdiggørelse af det pågældende anlægsarbejde.

Nr. 19[illegible]

Hvorfor har hverken Aalborg Kommune eller Rambøll vedstået sig deres viden om den massive forurening i området?

Ingen foranstaltninger blev taget ved udgravning til heliport i 2015 – ingen beskyttelse hverken af arbejdere eller beboere i området.

Det er en tanke værdig…

ARTIKEL FRA NORDJYSKE 2/5-21

Aalborg Kommune og Rambøll nævner IKKE asbest i forbindelse med udgravning til heliport i området i 2015

MILJØ

Gravearbejde afslørede farligt fund - som kommunen kendte alt til

Selvom kommunen selv var med i planlægningen, nævnte de ikke noget om deponiet nedenunder byggeprojekt. Det møder nu skarp kritik fra 3F



Rambøll har i et notat til kommunen vedhæftet billeder af, hvad de fandt i jorden under arbejdet. Foto: Rambøll

AALBORG: Det er en af de overraskelser, man ikke har lyst til få, når man har gang i de store gravemaskiner. Det er september 2015, og byggeriet af en ny helikopterlandingsplads til lægehelikopteren er i fuld sving vest for Aalborg.

Thomas Lee
Journalist

02. maj 2021 kl. 06:00
Opdateret 09. maj 2022 kl. 14:22

Men jorden er ikke som forventet – for under arbejdet finder man både gamle eternitplader og rester af poser, hvor der står asbesto på. Arbejdet stoppes, og der tages tre prøver – alle tre viser, der er asbest i jorden.

Nordjyske har fået aktindsigt i processen op til byggeriet, og selvom Aalborg Kommune både har været en del af planlægning og medforfatter til VVM-undersøgelsen, som de selv har godkendt, så har kommunen ikke nævnt deri, at de 40 år tidligere har lavet et deponi samme sted. Og at der derfor var en vis risiko for at støde på gammelt affald fra eternitfabrikken – heriblandt farlige asbestfibre, der kan føre til lungehindekræft.

Kommunen fortalte altså hverken regionen eller entreprenøren om deres eget deponi med farligt affald.



I alt blev omkring 300 tons asbestholdigt materiale kørt til deponi. Foto: Rambøll

Et svigt

Entreprenøren, Bjerregaard & Vigel Pedersen A/S, har ikke ønsket at stille op til interview om sagen. Men formanden for 3F i Aalborg, Allan Busk, mener det er uansvarligt, kommunen ikke har fortalt, hvad der lå i jorden, inden arbejdet gik i gang.

https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/kommunen-fortalte-ikke-om-farlig-asbest-det-er-uansvarligt/bc33bfaa-5dbb-4210-b073-4f2cbe69c787



Bill fra ovenstående artikel



Bill fra ovenstående artikel

Klostereng på land: Det øverste jordlag eroderer og blotlægger kontinuerligt deponiet



Klostereng på land: Det øverste jordlag eroderer og blotlægger kontinuerligt deponiet



Klostereng ved vand: Fiberdugen er revet løs





Udmunding af Svanholmgrøften ved Klostereng

Mandag morgen var der ryddet helt op.
Onsdag morgen så det sådan her ud:



Videoen er optaget 16. juni 2021 – umiddelbart efter samråd I transportministeriet hvor daværende transport minister B. Engelbrecht anklagede MF S. Zimmer for at opfinde sin egen virkelighed. Vedlagt som bilag

2 tons asbestholdigt affald

er blevet fjernet fra denne 300 m kyststrækning siden 2021.
Trods dette dukker fortsat nyt asbestaffald op.
Og støvet kan ikke oprenses!

Den dødelige konsekvens kommer fra de mikroskopiske asbestfibre.

Der er sundhedsmæssig fare både fra fibre som støv og fibre i vand

Adskillige videnskabelige artikler påviser sammenhængen mellem asbest optaget oralt og kræft i eksempelvis mave og strube

Dokumentation vedlagt som bilag

Fortidens synder: Tonsvis af herreløs asbest flyder i og omkring Aalborg Fjord

PLUS Miljø 12. maj kl. 05:00 1



På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt mere eller mindre opløste eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen. Illustration: Geohav.

Der findes intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier, der kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

“*Ingeniøren* har været i kontakt med flere øjenvidner, bl.a. 72-årige Bjarne Christoffersen fra Ferskenvej, der beretter om, hvordan de dengang **så lastbiler køre i pendulfart mellem fabrikken og deponiet, frem og tilbage, frem og tilbage, op gennem engarealet og kyststrækningen og tilbage igen.**

Sådan stod det på i et årti, ofte også om natten, i weekenderne og i andre tidsrum uden for det tilladte.

Dumpningen genererede voldsomme mængder støv, der hang i luften som en tåge. “

3. Limfjordsforbindelse gennem deponi nær Dall
Her er deponeret minimum 84.000 ton asbestholdigt affald



Deponi



Illustration: Geohav

Transportministeren og Vejdirektoratet har IKKE vurderet konsekvenser ved anlægsarbejdet i de meget store asbestdeponier i linjeføringen i deres VVM-rapport.

Kritikken affærdiges som om, det der forventes at kunne dukke op, er byggeaffald I almen størrelsesorden.

Kritikken affærdiges med, at der findes helt vanlige metoder til at håndtere, den slags.

Kæmpestore asbestlossepladser uden bundmembran og uden forsvarlig indkapsling
Der er imidlertid tale om kæmpestore deponier, der hverken er forseglet med bundmembran eller forsvarligt indkapslet.

Der findes ingen vanlige metoder til at håndtere omfattende anlægsprojekter direkte i et asbestdepot, tæt ved fjord, grundvand og afvandingskanaler og endda helt bynært med beboelse få hundrede meter fra gravearbejdet.

Asbest er kræftfremkaldende

De mikroskopiske, aflange fibre, kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne.

Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen.

Asbestfibre i sedimentet på fjordbunden vil ved opgravning og gravespild sprede sig til den marine fødekæde og vandet. Transportministeriet har på forespørgsel fra tidl. MF S. Zimmer, MF, oplyst at asbestfibre IKKE kan oprenses fra vandsøjlen: https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/617/svar/1800485/2430327.pdf

Sygdomstilfælde og dødsfald grundet asbest er stadig stigende

Antallet af asbestrelaterede sygdomstilfælde og dødsfald fra Dansk Eternit Fabriks levetid er stadig stigende og eksperterne regner med at tallene først topper i 2035. De beskæmmende tal knytter sig ikke kun til eternitfabrikkens ansatte, men også mange uforklarligt ramte borgere, som ikke har haft deres gang på eller i i umiddelbar nærhed af fabrikken. Statistikkerne knytter sig både til asbestsygdomme på grund af støvfibre i lungerne, som asbestsygdomme fremkommet ved at fibrene er slugt eller på anden måde trængt ind i væv og hinder (eks. testikel- eller bughinde). Asbesten har allerede alt for mange liv på samvittigheden - især i Aalborg.



Ansvaret er DIT

Tak for opmærksomheden

LISBETH FAST
TALSKVINDE, BORGERBEVÆGELSEN

kontakt@lisbethfast.dk
Tlf. 2614 8333

-- AKT 311286 -- BILAG 8 -- [Bilag 3. Aalborg Kommune overskrider med 12 år. 341286183461864] --

J.nr 5.8-85

Ministeriet for offentlige arbejder
(Trafikministeriet)
Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K
Tlf. (01) 12 62 42 . Telex 22 275 moa dk . Giro 3 00 27 64

den 2. august 1985.
Journal nr. S. 1200-12.
(Bedes anført i besvarelsen).
Brev nr. S.
MØ/JN/MLæ

Aalborg kommune,
Vesterbro 14,
9100 Ålborg.

I brev af 4. juli 1985 (j.nr. 2-4-11-0-963/83-2552) har Aalborg kommune ansøgt om yderligere forlængelse af den ved ministeriet for offentlige arbejders brev af 9. december 1983 senest fastsatte tidsfrist for færdiggørelse af stenindfatningen for den ved ministeriets brev af 15. oktober 1976 tilladte opfyldning af et areal af Limfjorden vest for Aalborg ud for den tidligere cementfabrik "Norden".

Som begrundelse for ansøgningen om udsættelse angives, at der er mangel på økonomiske ressourcer til denne opgave. Kommunen forventer imidlertid, at den manglende stenindfatning kan etableres i løbet af 1986-88.

Kommunen oplyser endvidere, at det opfyldte areal er reguleret og delvis tildækket med muld og tilsået med græs.

I denne anledning godkender ministeriet hermed efter brevveksling med kystinspektoratet den ansøgte tidsforlængelse på 3 år, således at det samlede opfyldningsarbejde inkl. indfatningen med storsten skal udføres på de hidtil gældende vilkår og være afsluttet senest 1. november 1988.

Det tilføjes, at ministeriet finder det kritisabelt, at en offentlig myndighed skal være 12 år (1976-1988) om at udføre et projekt, der oprindeligt var fastsat til 2 år.

KYST-INSP. 5/8 1985 J. Nr. 106-2414-4-85-c.

Endelig bemærkes, at ministeriet lægger vægt på, at den nu fastsatte frist overholdes.

Med venlig hilsen

F. Reidar Jørgensen

Kopi sendt til:
Kystinspektoratet.

-- AKT 311286 -- BILAG 9 -- [Bilag 4. Videnskabelig-artikel-omkring-asbest-fibre-i-undergrunden (1)] --

Journal of Hazardous Materials Letters 2 (2021) 100015

Contents lists available at ScienceDirect

Journal of Hazardous Materials Letters

journal homepage: www.elsevier.com/locate/hazl

Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments

Sanjay K. Mohanty [a,d,*], Ashkan Salamatipour [b,d], Jane K. Willenbring [c,d]

[a] Civil and Environmental Engineering, University of California, Los Angeles, CA, USA
[b] Midwestern University, Chicago College of Osteopathic Medicine, Downers Grove, IL, USA
[c] Department of Geological Sciences, Stanford University, Stanford, CA, USA
[d] Formerly in the Department of Earth and Environmental Science, University of Pennsylvania, Philadelphia, PA, USA

ARTICLE INFO

Keywords:
Asbestos mobility
Humic acid
Fulvic acid
Chrysotile
Groundwater pollution
Asbestos remediation

ABSTRACT

To prevent exposure of millions of people living near thousands of contaminated sites to asbestos, the sites are typically capped with soil and amendments, assuming asbestos mobility underground is negligible in all conditions. Here, we disprove this long-standing assumption and showed that the presence of certain types of dissolved organic matter (DOM) can facilitate the transport of the asbestos fibers through packed sand or soil columns. The column scale simulates asbestos transport without and without DOM, although asbestos transport at a longer scale through aquifer may vary because of soil heterogeneity. Our data shows that the extent of fiber transport in soil is affected by DOM quality: fulvic acid > humic acid > natural organic matter isolated from Suwanee River, a model terrestrial organic carbon. We attribute the results to the ability of DOM to affect aggregation of asbestos fibers and limit their attachment on soil. Thus, types of organic amendments applied on asbestos-contaminated sites may have an unintended consequence: transport of asbestos fibers to shallow groundwater to receiving streams or rivers, from where they could be resuspended in the air via irrigation or drying of the riverbed.

1. Introduction

Studies on exposure to asbestos fibers via air have received a lot of attention due to their implication to lung cancer and mesothelioma (Furuya et al., 2018; Nielsen et al., 2014; WHO, 2006), whereas exposure of asbestos via water received far less attention, despite increased risks of stomach cancer from ingested asbestos (Fortunato and Rushton, 2015). Furthermore, environmental exposure through water or soil has been assumed to be negligible (Fuller, 1977) with the premise that asbestos fibers should stick with soil and be filtered out of infiltrating water. However, recently asbestos fibers were found underground hundreds of meters away from their source (Buzio et al., 2000; Emmanouil et al., 2009; Buck et al., 2013), suggesting an alternative asbestos exposure pathway: shallow groundwater. Typically, asbestos-containing materials are buried in the soil to prevent erosion. However, smaller fibers may be produced in the waste piles by abrasion during transportation or storage. Owing to their smaller size, the fibers have a higher potential than bulk asbestos for transport in water. They could be transported from the waste piles via infiltrating water to groundwater. Use of contaminated groundwater for irrigation (Turci et al., 2016) and showering or indoor humidifiers (Roccaro and Vagliasindi, 2018) have been shown to increase asbestos inhalation risk (Fig. 1). Thus, it is critical to understand the environmental conditions that increase the mobility of asbestos fibers from contaminated soil to groundwater.

A lack of research on asbestos fiber mobility in porous media limits our understanding of environmental factors that may trigger the transport of fibers in soil. Assuming asbestos fibers behave similarly to other mineral colloids in water, the fiber mobility in the soil can be predicted based on numerous colloid transport studies (Ryan and Elimelech, 1996). Colloids are transported through soil by infiltrating water and deposited on grain surfaces by settling, interception, and diffusion as predicted by colloid filtration theory (Elimelech, 1994). Thus, transport and removal of colloids can be affected by physical factors such as size (Pelley and Tufenkji, 2008), the shape of colloids (Seymour et al., 2013), and the distribution of pore sizes in soil (Bradford et al., 2002), and chemical factors such as pH (Bergendahl and Grasso, 1999), ionic strength (Tufenkji and Elimelech, 2005), and the presence of phosphates and dissolved organic carbon (Hofmann and Liang, 2007), which affect the interaction between colloids and soil.

Unique physical and surface chemical properties of asbestos fibers could affect their transport in soil. Asbestos fibers have long aspect ratios with fiber length within the range of 100 μm (Skinner et al., 1988). Thus, they are expected to get trapped in soil pores due to physical straining (Bradford et al., 2006). As diffusion or transport of fibers along the

* Corresponding author at: Civil and Environmental Engineering, University of California, Los Angeles, USA.
E-mail addresses: mohanty@ucla.edu (S.K. Mohanty), willenbring@stanford.edu (J.K. Willenbring).

http://doi.org/10.1016/j.hazl.2021.100015
Received 18 June 2020; Received in revised form 11 January 2021; Accepted 18 January 2021
Available online 27 January 2021
2666-9110/© 2021 The Author(s). Published by Elsevier B.V. This is an open access article under the CC BY-NC-ND license (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

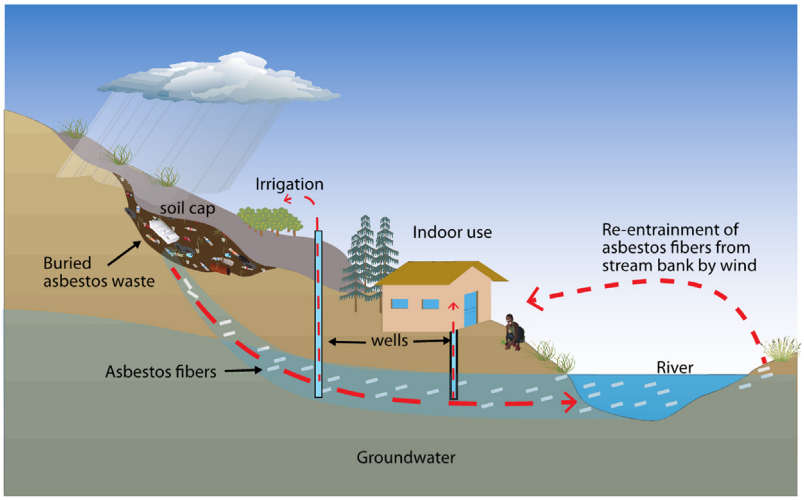


Fig. 1. Potential transport pathways of asbestos fibers in groundwater from contaminated sites.

longitudinal axis is expected to be higher (Wu et al., 2017), fibers can pass through pores that are smaller than the length but bigger than the width of fibers. Some asbestos minerals such as chrysotile—the most commonly used asbestos mineral—exhibit a net positive surface charge in the water around neutral pH because of an outer brucite-like layer (Pollastri et al., 2014). As natural soil has a net negative surface charge, electrostatic attraction between soil and chrysotile fibers can limit their mobility in soil. The surface charge, however, can be reversed with increasing pH or exposure to dissolved organic matter (DOM) (Morales et al., 2011), which in turn could increase their mobility.

DOM is ubiquitous in surface and subsurface environments. The concentration of DOM is expected to be high in the asbestos-contaminated site because the protective capped soil layer typically contains biosolids or compost to support vegetation cover (Li et al., 2014; Gonneau et al., 2017) and to support soil microorganisms, which can biodegrade asebstos using exudates (Mohanty et al., 2018). Yet, the ability of DOM to increase the transport of asbestos fibers has not been evaluated. Herein, we examine the effect of the presence of DOM on chrysotile fiber mobility in soil. By injecting chrysotile fiber suspensions in the presence of DOM through saturated soil or sand columns, we identify the potential culprit for asbestos fiber mobility in soil or groundwater.

2. Material and methods

2.1. Asbestos suspension

Chrysotile was chosen as the model asbestos mineral because it is the most commonly used asebstos type and ubiquitous in asbestos-contaminated sites (Li et al., 2014). To produce monodispersed chrysotile fibers, chrysotile ore (Globe, Arizona) was first ground in dry condition (Salamatipour et al., 2016) and then purified using ammonium chloride and heat to remove brucite impurities (Benson, 1982). The purified fibers were dispersed by an ultrasonic probe, and large fibers (length > 50 μm) were removed by settling the fibers with gravity for 30−45 min. Based on Stoke's law, 30 min is sufficient to settle particles larger than 50 μm assuming the particle density of asbestos is 2.6 g cm^{-3}. The smaller size fraction was used in this experiment due to their high potential for mobility compared to the bulk particle. The size also simulates silt and clay particles, which are typically eroded and transported from asbestos waste piles. The resulting suspensions were diluted with deionized water to lower the turbidity, equivalent to the fiber concentrations of 0.3 ± 0.05 g L^{-1}, based on the calibration curve between fiber concentrations and absorbance or turbidity of samples. The concentration was determined based on a calibration curve of suspensions containing a known quantity of dried asbestos fibers of a similar particle size range (Mohanty et al., 2018). To examine the effect of DOM on asbestos mobility, three types of organic carbon were used: fulvic acid, humic acid, and natural organic matter from Suwannee River (Green et al., 2015). Concentrated DOM prepared from all types of organic carbon fractions were spiked into the asbestos suspensions to adjust the concentration of DOM between 0–25 mg L^{-1}. The DOM stock solution (250 mg L^{-1}) was prepared by dissolving 25 mg of organic matter in 25 mL of ultrapure water raised to pH 11 and diluting the stock solution to 100 mL. Filtration of stock solution through 0.7 μm carbon fiber filter did not result in changes in absorbance indicating the absence of particulate organic carbon (>0.7 μm).

To adjust the geochemical conditions of the suspensions, pH, ionic strength, and DOM concentration were varied. The pH was adjusted between 3–12 by adding a buffer solution containing 1 mM MOPS buffer (MOPS, 3-N-morpholino propanesulfonic acid) and small quantities of concentrated HCl or NaOH. To examine whether the organic buffer has any effect on asbestos mobility, pH was also adjusted with only HCl and NaOH. To examine the effect of ionic strength, NaCl was added to the solutions to adjust the ionic strength to values between 0.1 mM–100 mM. To examine the effect of other ions that may be present in soil leachate, mobility experiments were repeated using soil leachate or suspensions containing phosphate (1 and 5 mg L^{-1}). To isolate the effect of confounding factors, we examine the effect of geochemical factors including pH, ionic strength, dissolved organic carbon quantity, soil leachate, and phosphate concentration in sand columns. All soil column experiments were conducted at pH 7 due to their relevance to the most natural soil pH.

2.2. Asbestos mobility experiments

Coarse quartz sand (ASTM 20-30) and soil collected from BoRit, PA —a site previously contaminated with asbestos-containing material—were used as porous media for this study. Sand or sieved (< 2 mm) soil was packed in glass columns (2.54 cm ID and 15 cm length) and flushed with deionized water at 12 cm h^{-1} or 2 pore volumes per hour using a peristaltic pump for 24 h from bottom to top to displace air, maintain saturation, and remove any loosely attached natural colloids. Solution without asbestos, adjusted to a specific pH, ionic strength, with and without specific DOM, was injected from the bottom of the column to equilibrate the packed sand or soil with the geochemical composition of the asbestos suspension. After flushing 10 pore volumes of the asbestos-free solution, 4 pore volumes of asbestos suspension with and without DOM was injected through the columns, followed by injection of 4 pore volumes of asbestos-free solution to flush fibers from pore water. The effluents were collected at 10 mL

fractions and analyzed for asbestos fibers. Control experiments without asbestos were conducted to measure the background turbidity under the same experimental conditions. The difference in turbidity of samples collected in experiments with and without asbestos fibers was used to quantify the approximate concentration of asbestos fibers in the effluent. This method eliminates the contribution of soil particles and any background asbestos present originally in the soil to effluent turbidity values and helps estimate the percentage of injected asbestos transported through sand or soil columns.

Effluents were analyzed for pH and optical density (Hach DR 2700). The optical density of suspensions at 595 nm was used as a surrogate measure of asbestos concentration in water. At this wavelength, the color of the suspension from any added DOM has a negligible (<0.1 %) effect on the optical density of the suspension. This method assumes that any increase in absorbance during the experiments was due to the presence of asbestos fibers or particles in the effluent. To confirm the presence of asbestos fibers, the effluent samples were concentrated to 10x concentration. Briefly, nearly 10 mL suspension in 15 mL centrifuge tube was centrifuged at 5000 *g* for 10 min, and 9 mL supernatant was discarded, leaving behind settled asbestos with 1 mL of effluent. A drop of concentrated (10x) suspension was dried and analyzed for fiber morphology using a scanning electron microscope with an energy-dispersive X-ray spectroscope (SEM-EDX). The asbestos samples were not coated with gold before SEM analysis. To measure any change in surface charge of chrysotile fibers in the presence of DOM, electrophoretic mobility of asbestos fibers at neutral pH was measured with and without the presence of humic acid, fulvic acid, and natural organic matter (10 mg/L), and corresponding zeta potential was estimated (Pollastri et al., 2014).

3. Results and discussion

3.1. Dissolved organic matter enhanced asbestos mobility in sand and soil columns

Using three types of organic carbon from the same sources, we showed that the presence of DOM increased asbestos mobility in soil columns (Fig. 2) and sand columns (Fig. S1, Supporting Materials). The columns experiments where no DOM was used showed no detectable breakthrough curves in sand columns (Fig. S1) and soil columns (Fig. S2). When DOM was not used in the suspension, the effluent turbidity in columns without and with asbestos was similar, indicating limited to no asbestos mobility without DOM. In contrast, when DOM was used, effluent turbidity in columns with asbestos was signficantly higher than effluent turbidity without DOM, indicating transport of asbestos through soil columns was enhanced in the presence of DOM. Subtracting the area below the breakthrough curves in control columns (without asbestos) from the area below the columns with asbestos, we estimated the recovery or net amount of asbestos transported through columns in the presence of each type of DOM. The fraction transported in the presence of FA, HA, and NOM are 10.4 % ± 0.2 %, 4.4 % ± 0.8 %, and 0.4 % ± 0.8 %, respectively. The result indicates that NOM has the least effect on asbestos mobility compared with humic or fulvic acids.

SEM image of asbestos fibers size in the effluent showed that some fibers with a size of nearly 10 μm were transported through columns (Fig. 3), indicating pore size in sand columns were large enough to permit passage of large asbestos fibers, especially along with the fiber c- or z-axis. Smaller fibers were appeared lighter compared to large and thicker fibers (dark) due to excess charging under the electron beam during SEM image aquisition. It should be noted that effluent samples were concentrated by a factor of 10 by centrifugation before evaporating a drop of concentrated asbestos suspension on SEM grids. Thus, fibers were aggregated on the SEM grid. Therefore, the result should not be used to quantify aggregation state and any change in the size distribution of fiber during transport through sand or soil columns.

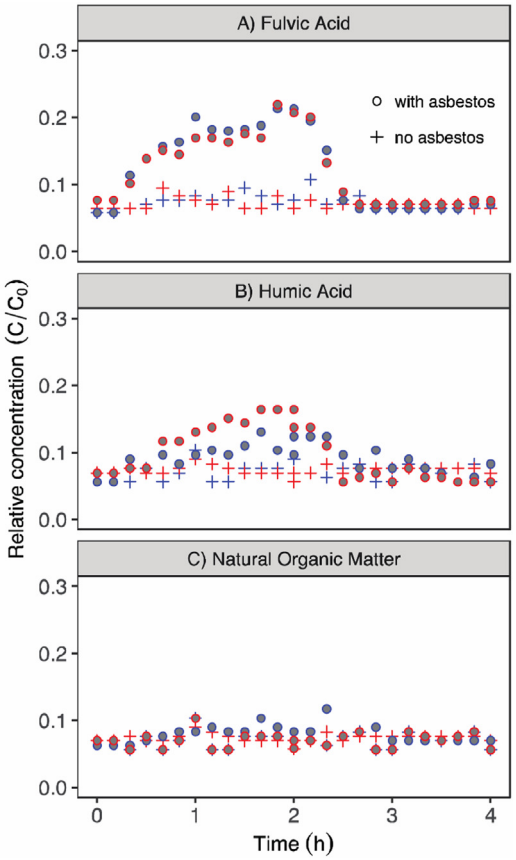


Fig. 2. Transport of asbestos fibers through duplicate soil columns, in the presence of 10 mg/L of (a) fulvic acid (FA), (b) humic acid (HA) or (c) natural organic matter (NOM). The ionic strength (I) was adjusted to 10 mM and the pH was adjusted to 7. Duplicate experiments were conducted for each condition: with or without asbestos in the influent. The data for control columns where no DOM was used is provided in Figure S2.

We attributed DOM-facilitated transport of asbestos fibers to alteration in aggregation or dispersion of asbestos fibers in pore water by DOM, which could have made the fibers move through soil pores with limited interaction with soil grains. We observed a lack of settling of fibers in fulvic acid solution in 24 h and formation of stratified layers in the absence of DOM tested in this study, indicating that the addition of DOM increase the stability of the fiber suspension (Supporting Material).

DOM can also alter the surface charge of chrysotile fibers and change their interaction with the soil. Zeta potential measurement indicates that the zeta potential of chrysotile was reversed from net positive (2.34 ± 0.57 mV) to negative (-44.45 ± 13.21 mV) in the presence of all DOM at a concentration of 10 mg/L at pH 7. Thus, electrostatic repulsion between DOM-coated chrysotile and soil could partially explain an increase the fiber mobility in the presence of DOM. We attributed the increase in transport of asbestos fibers to a decrease in interaction of asbestos fibers with soil and an increase in stability of asbestos suspension in the presence of DOM, similar to transport of other positively charged minerals such as hematite, goethite, and magnetite (Philippe and Schaumann, 2014). However, surface charge reversal alone may not explain the observed increase in asbestos mobility in sand or soil, partly because an increase in pH from 3–12 did not have any effect on asbestos mobility in sand columns (Fig. S3). An increase in pH beyond the point of zero charges of chrysotile is expected to reverse the surface charge of chrysotile from net positive to net negative and increase their transport through the sand. However, we did not observe an increase in transport of asbestos fibers at pH 12, suggesting that pH does not affect asbestos mobility. Exposure to phosphate, which can also reverse surface charge, and soil leachate,

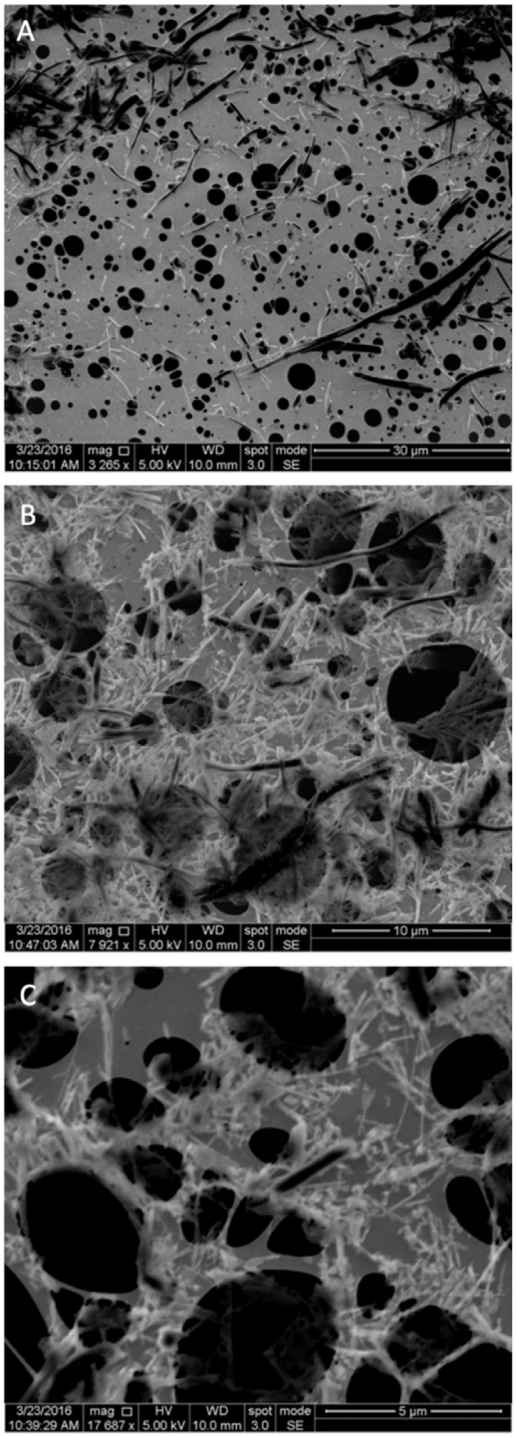


Fig. 3. SEM picture of chrysotile fibers in influent (A) and effluents of sand (B) and soil columns (C). Note the scale of the bar is different in each figure.

which may contain some organic carbon, did not alter asbestos mobility through sand columns. Thus, we assume that DOM can affect asbestos fiber behavior such as aggregation in the suspension and its interaction with soil or sand surface, both of which can affect asbestos mobility.

3.2. Dissolved organic matter quality is critical for asbestos fiber mobility

The breakthrough concentration of asbestos fibers decreased in the following order: fulvic acid > humic acid > natural organic matter (Fig. 2). Integrating the area underneath the breakthrough curve and subtracting the area of control experiments (no asbestos), we estimated that on average 10.4 %, 4.4 %, and 0.4 % of applied asbestos fibers were transported in the presence of fulvic acid, humic acid, and natural organic matter, respectively. These results confirmed that DOM quality is critical in determining the extent to which they can increase asbestos mobility in soil. It should be noted that the pH of suspension (7.0 ± 0 0.2) was buffered using 1 mM or 209 mg L^{-1} MOPS, which is also another type of DOM. Yet, effluent turbidity did not increase, indicating MOPS did not affect the mobility of asbestos fibers. A lack of fiber mobility in the presence of 209 mg L^{-1} MOPS buffer further confirmed that DOM quality is critical for fiber mobility. However, the characteristic property of DOM or specific quality that may make it effective for asbestos mobility is not clear. Our study shows that negative charge density may be one attribute of DOM that could affect asbestos transport. Fulvic acid, humic acid, and natural organic carbon contain carboxyl or other negatively charged functional groups, which can bind with positively charged surfaces via adsorption or complexation. Based on the properties of these well-characterized organic carbons, fulvic acid has higher negative charge density than humic acid, and humic acid has higher negative charge density than natural organic carbon (Green et al., 2015). Mechanism of DOM adsorption on inorganic colloids highly depends on the characteristics of colloids and DOM characteristics such as molecular structure, charge, hydrophobicity, molecular weight, and conformation (Philippe and Schaumann, 2014). Thus, future studies should examine the relative importance of the specific DOM qualities on asbestos mobility.

3.3. Environmental implications

These results may have profound consequences on the asbestos mobility in soils and groundwater, which in turn could increase asbestos exposure to millions of people living near asbestos-contaminated sites. For instance, if the DOM released from compost and biosolids from the capped soil layer increases the release of asbestos fibers from the contaminated soil, it could increase the fiber transport to surface water via shallow groundwater. Thus, this alternative asbestos exposure route via groundwater should not be ignored, and organic amendment types should be selected based on their potential impact on asbestos mobility. Caution should be practiced in extrapolating the results of this bench-scale study to field sites because of the difference in the scale of transport at the field site (Leij et al., 2016), the grain size distribution of soil and asbestos, types of asbestos minerals, and DOM concentration and quality (Lyon et al., 2011).

4. Conclusions

Our results disproved the prevailing assumption that asbestos fibers are immobile in soils and could not move in groundwater in all conditions. We showed that exposure to certain types of DOM at the contaminated sites can increase asbestos mobility. The extent to which DOM increases asbestos mobility depended on the DOM quality: fulvic acid > humic acid > natural organic matter. We surmised that a combination of increased stability of asbestos fiber suspension and decreased interaction between the fiber and soil or sand grain in the presence of DOM could increase the mobility of asbestos fibers through soils.

Declaration of Competing Interest

The authors declare that they have no known competing financial interests or personal relationships that could have appeared to influence the work reported in this paper.

Acknowledgments

We thank Jamie Ford (Singh Center for Nanotechnology, University of Pennsylvania) for assistance in the acquisition of SEM images of asbestos

fibers. The illustrations in Fig. 1 and TOC art were made using Integration & Application Network (Ian), University of Maryland Center for Environmental Science. This study was supported by the University of Pennsylvania's SRP Center Grant (P42 ES027320), "Asbestos fate, exposure, remediation, and adverse health effects" from the National Institute of Environmental Health Science (NIEHS).

Appendix A. Supplementary data

Supplementary material related to this article can be found, in the online version, at doi:https://doi.org/10.1016/j.hazl.2021.100015.

References

Benson, R.F., 1982. Method for Leaching Magnesium from Magnesium Hydroxide-containing Composition. Carey Canada Inc.
Bergendahl, J., Grasso, D., 1999. Prediction of colloid detachment in a model porous media: thermodynamics. AIChE J. 45 (3), 475–484.
Bradford, S.A., Yates, S.R., Bettahar, M., Simunek, J., 2002. Physical factors affecting the transport and fate of colloids in saturated porous media. Water Resour. Res. 38 (12) .
Bradford, S.A., Simunek, J., Bettahar, M., van Genuchten, M.T., Yates, S.R., 2006. Significance of straining in colloid deposition: evidence and implications. Water Resour. Res. 42 (12) .
Buck, B.J., Goossens, D., Metcalf, R.V., McLaurin, B., Ren, M., Freudenberger, F., 2013. Naturally occurring asbestos: potential for human exposure, Southern Nevada, USA. Soil Sci. Soc. Am. J. 77 (6), 2192–2204.
Buzio, S., Pesando, G., Zuppi, G.M., 2000. Hydrogeological study on the presence of asbestos fibres in water of northern Italy. Water Res. 34 (6), 1817–1822.
Elimelech, M., 1994. Effect of particle-size on the kinetics of particle deposition under attractive double-layer interactions. J. Colloid Interface Sci. 164 (1), 190–199.
Emmanouil, K., Kalliopi, A., Dimitrios, K., Evangelos, G., 2009. Asbestos pollution in an inactive mine: determination of asbestos fibers in the deposit tailings and water. J. Hazard. Mater. 167 (1–3), 1080–1088.
Fortunato, L., Rushton, L., 2015. Stomach cancer and occupational exposure to asbestos: a meta-analysis of occupational cohort studies. Br. J. Cancer 112 (11), 1805–1815.
Fuller, W.H., 1977. Movement of Selected Metals, Asbestos, and Cyanide in Soil: Applications to Waste Disposal Problems. Municipal Environmental Research Laboratory, Office of Research and Development, US Environmental Protection Agency.
Furuya, S., Chimed-Ochir, O., Takahashi, K., David, A., Takala, J., 2018. Global asbestos disaster. Int. J. Environ. Res. Public Health 15 (5), 1000. https://doi.org/10.3390/ijerph15051000.
Gonneau, C., Miller, K., Mohanty, S.K., Xu, R., Hwang, W.-T., Willenbring, J.K., Casper, B. B., 2017. Framework for assessment and phytoremediation of asbestos-contaminated sites. Environ. Sci. Pollut. Res. - Int. 24 (33), 25912–25922.
Green, N.W., McInnis, D., Hertkorn, N., Maurice, P.A., Perdue, E.M., 2015. Suwannee river natural organic matter: isolation of the 2R101N reference sample by reverse osmosis. Environ. Eng. Sci. 32 (1), 38–44.
Hofmann, A., Liang, L., 2007. Mobilization of colloidal ferrihydrite particles in porous media - an inner-sphere complexation approach. Geochim. Cosmochim. Acta 71 (24), 5847–5861.
Leij, F.J., Bradford, S.A., Sciortino, A., 2016. Analytic solutions for colloid transport with time- and depth-dependent retention in porous media. J. Contam. Hydrol. 195, 40–51.
Li, J., Dong, Q., Yu, K., Liu, L., 2014. Asbestos and asbestos waste management in the Asian-Pacific region: trends, challenges and solutions. J. Clean. Prod. 81, 218–226.
Lyon, S.W., Grabs, T., Laudon, H., Bishop, K.H., Seibert, J., 2011. Variability of groundwater levels and total organic carbon in the riparian zone of a boreal catchment. J. Geophys. Res. Biogeosci. 116 (G1) .
Mohanty, S.K., Gonneau, C., Salamatipour, A., Pietrofesa, R.A., Casper, B., Christofidou-Solomidou, M., Willenbring, J.K., 2018. Siderophore-mediated iron removal from chrysotile: Implications for asbestos toxicity reduction and bioremediation. J. Hazard. Mater. 341, 290–296.
Morales, V.L., Zhang, W., Gao, B., Lion, L.W., Bisogni Jr., J.J., McDonough, B.A., Steenhuis, T.S., 2011. Impact of dissolved organic matter on colloid transport in the vadose zone: deterministic approximation of transport deposition coefficients from polymeric coating characteristics. Water Res. 45 (4), 1691–1701.
Nielsen, L.S., Baelum, J., Rasmussen, J., Dahl, S., Olsen, K.E., Albin, M., Hansen, N.C., Sherson, D., 2014. Occupational asbestos exposure and lung cancer-a systematic review of the literature. Arch. Environ. Occup. Health 69 (4), 191–206.
Pelley, A.J., Tufenkji, N., 2008. Effect of particle size and natural organic matter on the migration of nano- and microscale latex particles in saturated porous media. J. Colloid Interface Sci. 321 (1), 74–83.
Philippe, A., Schaumann, G.E., 2014. Interactions of dissolved organic matter with natural and engineered inorganic colloids: a review. Environ. Sci. Technol. 48 (16), 8946–8962.
Pollastri, S., Gualtieri, A.F., Gualtieri, M.L., Hanuskova, M., Cavallo, A., Gaudino, G., 2014. The zeta potential of mineral fibres. J. Hazard. Mater. 276 (0), 469–479.
Roccaro, P., Vagliasindi, F.G.A., 2018. Indoor release of asbestiform fibers from naturally contaminated water and related health risk. Chemosphere 202, 76–84.
Ryan, J.N., Elimelech, M., 1996. Colloid mobilization and transport in groundwater. Colloids Surf. A-Physicochem. Eng. Asp. 107, 1–56.
Salamatipour, A., Mohanty, S.K., Pietrofesa, R.A., Vann, D.R., Christofidou-Solomidou, M., Willenbring, J.K., 2016. Asbestos fiber preparation methods affect fiber toxicity. Environ. Sci. Technol. Lett. 3 (7), 270–274.
Seymour, M.B., Chen, G.X., Su, C.M., Li, Y.S., 2013. Transport and retention of colloids in porous media: does shape really matter? Environ. Sci. Technol. 47 (15), 8391–8398.
Skinner, H.C.W., Ross, M., Frondel, C., 1988. Asbestos and Other Fibrous Materials: Mineralogy, Crystal Chemistry, and Health Effects. Oxford University Press.
Tufenkji, N., Elimelech, M., 2005. Breakdown of colloid filtration theory: role of the secondary energy minimum and surface charge heterogeneities. Langmuir 21 (3), 841–852.
Turci, F., Favero-Longo, S.E., Gazzano, C., Tomatis, M., Gentile-Garofalo, L., Bergamini, M., 2016. Assessment of asbestos exposure during a simulated agricultural activity in the proximity of the former asbestos mine of Balangero, Italy. J. Hazard. Mater. 308, 321–327.
WHO, 2006. Elimination of Asbestos-related Diseases (No. WHO/SDE/OEH/06.03). World Health Organization.
Wu, L., Ortiz, C.P., Jerolmack, D.J., 2017. Aggregation of elongated colloids in water. Langmuir 33 (2), 622–629.

-- AKT 311286 -- BILAG 10 -- [Bilag. A. received_713810803853492] --



-- AKT 311286 -- BILAG 11 -- [Bilag B. Foto af asbestholdigt eternit ved lavvande] --





Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Betina Thøgersen (bthagnar@gmail.com)
Titel: KRITIK af Egholmmotorvej: Asbest er miljø-og sundhedsfarligt og udgør stor risiko!
Sendt: 11-01-2024 09:32

Høringssvar:

Jeg vil her give udtryk for min store bekymring angående miljøvurderingen og rapporteringen relateret til Egholm motorvejsprojektet, specifikt i konteksten af testning for asbest og PFAS i Limfjorden.

Den høje grænseværdi for detektion af asbest er bekymrende. Det er afgørende, at grænseværdierne er sat på niveauer, der tilstrækkeligt beskytter miljøet og folkesundheden.

Iflg. Tænketanken GEOHAV er den benyttede detektionsgrænse for asbest i de udførte analyser (100 mg asbest pr. kilo udtørret havbundsmateriale) urealistisk høj.
Denne detektionsgrænse kan ifølge GEOHAV ikke benyttes med videnskabelig redelighed til at fastslå, at der ikke er asbest i de udtagne prøver.
Jeg opfordrer til en gennemgang af denne tærskelværdi, med henvisning til specifikke retningslinjer eller standarder, der argumenterer for en lavere detektionsgrænse.

Desuden forekommer det bekymrende og usagligt, at det er et firma som Naturfokus, der tidligere er kendt for at tilbyde bryllupsfotografi, der er ansvarlig for prøvetagningsprocessen i Limfjorden forud for et byggeprojekt til næsten 10 milliarder.
Spørgsmål om firmaets ekspertise og kvalifikationer til at udføre miljøprøvetagning for et projekt af en sådan størrelse og betydning bør adresseres.

Fx har Tænketanken GEOHAV foretaget dykkerundersøgelse, hvor der blev fundet asbestholdigt materiale i fjordbunden. Dette modsiger påstande om, at der ikke er observeret asbeststykker på fjordbunden i hele traceet for sænketunnelen, hvilket rejser tvivl om omfanget og kvaliteten af de udførte visuelle dykkerundersøgelser.

Borgerbevægelsen Aalborg har desuden offentliggjort og flere gange haft foretræde for Vejdirektoratet, Transportudvalg og Miljøudvalg med dokumentation for forekomst af asbest og opfyldning med asbestholdigt materiale i store områder og kyststrækninger - alle uden bundmembran.

Tænketanken GEOHAV har desuden beregnet et mørketal på 1331 ton asbest i de 700.000 kubikmeter blødbund/gytje, der skal bortgraves ved anlæg af en sænketunnel. Dette tal forudsætter, at de udførte prøver er repræsentative for hele området, hvilket GEOHAV betvivler.

Der nævnes en historisk deponering af asbestholdige materialer i nærområdet, hvilket kan indikere en større forekomst af asbest i området end antaget.
Dette kan udgøre en betydelig miljørisiko.

Afslutningsvis understreger jeg nødvendigheden af grundig miljø testning og gennemsigtig kommunikation for at sikre beskyttelsen af både miljøet og folkesundheden.
Det er alarmerende, at myndighederne ikke i højere grad selv bidrager til at indtage en mere ansvarlig holdning til at anerkende og handle på de potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser ved at forstyrre asbestforurenede områder.

Vh
Betina Thøgersen
Tranebærparken 61

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar til 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:58
Bilag: motorvejsforløb over asbestdeponier.odt;

Se venligst vedhæftede, som jeg kan tilslutte mig.

Med venlig hilsen

Britta Pedersen

Njalsgade 50, 4.tv

2300 København S

Høringssvar Transportministeriet ved. 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Da vejdirektoratet i efteråret breakede nyheden om, at nu havde man undersøgt traceet for mulige asbestforekomster og intet fundet, var det nok mest for at så tvivl om hvorvidt der er asbestforekomster eller ej. Vi aalborgensere er nok ikke i tvivl, og det burde vejdirektoratet heller ikke være. Der findes voldsom megen dokumentation, omend det har været ret svært at indhente aktindsigter desangående.

Men det det er lykkedes, og Tænketanken Geohav har endda selv også foretaget deres undersøgelser for private midler, og disse peger i samme retning som dokumentationen, nemlig at der findes massive forekomster.

Almindelige mennesker, der går tur i området kan forvisse sig om det samme, eftersom det ligger fuldt synligt i området, ligesom der lokalt også findes mange mennesker, der kan fortælle historier om, hvor mange lastbiler, der dagligt kørte med asbestaffald ud og læssede det i områderne, uden hensyntagen til folk, der boede i nærheden, eller egen sikkerhed for den sags skyld. Og nu vil man så til at grave i det igen, med fare for, at der endnu engang hvirvles støv op til skade for befolkningen. Helt udokumenteret kan jeg tilføje, at det er kendt ,at der er særligt mange i Mølholm (nær den planlagte linieføring), der har haft asbestose, ligesom i Øgadekvarteret ved siden af den daværende Eternitfabrik. Myndighederne nægter tilsyneladende at anerkende, at der findes massive forekomster, endsige at tage hensyn til det. Endnu engang vil man tilsidesætte folkesundheden for profit og ‘udvikling’.
Det er i den grad beskæmmende og skræmmende.

Den planlagte linieføring vil pløje gennem massive asbestdeponier, til stor fare for lokalbefolkningen. Og det værste er, at myndighederne ved det, og har valgt at ignorere eller skjule det.

For at der ikke skal være tvivl om denne påstand, fremsendes her Geohavs dokumentation for asbestforekomsterne i området (citat Tænketanken Geohav) :

“Her vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og angiveligt med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.
Daværende transportminister Benny Engelbrecht fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.
https://www.ft.dk/.../udva.../TRU/kalender/55457/samraad.htm
GeoHav har derfor grafisk og under inddragelse af fotodokumentation placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.
Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf
Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf
I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf
På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf
GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen
Ovenstående er indgivet som høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf “

Billede lånt af Geohav.


AALBORG

Den linieføring vil være en katastrofe for Aalborg, alene på grund af asbesten. Men selvfølgelig også af mange andre årsager, som støj, bilag 4 truede dyrearter, ødelæggelse af natur og rekreative miljøer i Aalborg Vestby, dårlig forrentning, herunder dårlig aflastning af nuværende tunnel, ødelæggelse af drikkevandsdeponier og meget andet. Den må stoppes.

Med venlig hilsen

Britta Pedersen
Njalsgade 50.4.tv
2300 Kbh S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:12

Nej til **Egholmmotorvej** - Asbest
Der findes asbestdeponier i linjeføringen, som også ministeriet har kendskab til, og som kan have meget alvorlige konsekvenser for folkesundheden. Aalborg havde allerede haft en asbestskandale (Dansk Eternit Fabrik), som har forårsaget mange dødsfald på grund af lungehindekræft og mange invaliderede af asbestose.
En tur langs fjorden ved Klosterengene viser klart at vi har et problem. Der ligger gamle ituslåede eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrapporten: ”at der ikke er asbest i Limfjorden”. Allerede på nuværende tidspunkt er der samlet mange hundrede kilo asbestaffald.
Med venlig hilsen
Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Jensen (bjarne58jensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:06

Miljøkatastrofe på grund af asbest - nej Tak!

Jeg ved at Aalborg Kommune i andre sammenhæng går vældig op i asbestproblemer, nemlig når vi borgere skal aflevere gamle tagplader på genbrugsstationerne - så kan jeg love for at asbesten bliver taget alvorligt. Det er åbenbart ikke tilfældet med hensyn til de asbestdeponi som, blandt andet Aalborg Kommune, ønsker at grave tværs igennem for at etablere en eventuel 3. Limfjordsforbindelse. Det har været anerkendt viden i over 100 år at asbest er livsfarligt, et faktum som Aalborg Kommune ignorerede, da man i mange år accepterede de deponi af asbestholdigt materiale, som Aalborg Eternitfabrik etablerede. Det mest kritiske deponi ligger ved Klosterengen og indeholder i følge den uafhængige tænketank GeoHav mere end 9000 tons asbest, dette deponi lod Aalborg Kommune ligge hen ulovligt i mere end 10 år. Der er masser af eternitplader som helt sikkert indeholder asbest. Vejdirektoratet påstår at der ikke er asbest indenfor linjeføringen, af den muligvis kommende motorvej (VVM undersøgelse 21), men den mulige motorvej vil gå gennem asbestdeponier, også det ved Klosterengen. Hvis der ikke er noget problem med de mange tagplader hvorfor har jeg så oplevet gule advarselsbånd med 'asbest' påtrykt omkring deponiet ved Klosterengen? Jeg har også selv set mange eternitplader i fjorden og ved kanten af fjorden. Det er ikke mærkeligt at man kan se det, det ulovlige deponi er ikke inddæmmet og den membran som kunne stoppe udvaskningen af asbestfibre eksisterer ikke. Aalborg Kommune har medarbejdere som går ved fjorden og samler stumper af tagplader og må derfor være klar over problemet. Aalborg Kommune burde for længst have taget initiativ til at sikre depotet mod udvaskning af asbestfibre til fjorden. Det er beskæmmende at høre en byrådspolitiker sige: 'det drejer sig om 2-3 plader' (byrådsmøde 10-01-2024). Desværre kan planen om at grave igennem depoterne, placere de ansvarlige i samme skuffe, som den ledelse af Aalborg Eternitfabrik, der vidste at asbest er farligt, men alligevel udsatte deres ansatte for de dødbringende fibre.

Link til GeoHavs asbestnotat: https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Olesen (metteolesen27@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 19:29
Bilag: pro-asEDDIEw.jpeg; pro-xkdawuus.jpeg; pro-EouEI7HQ.jpeg; pro-yFOOb7C1.jpeg;

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. Først og fremmest påvirkningen af støjniveauet i boligområderne, de rekreative områder,
klimapåvirkningen og forurening af drikke vand.

Jeg er særdeles bekymret for asbest/eternit risikoen. Så sent som 26 december har jeg selv observeret flere stykker eternit i strandkanten ved udmundingen af Hasseris å (se vedhæftede dokumentation). Jeg er stærkt imod, at man i en velfærdsstat som Danmark er villig til at sætte klimaet, samt befolkningens psykiske og fysiske helbred over styr for en trafikal dagsorden, som der ikke engang er dokumentation for, vil løse de trafikale problemer den er sat i verden for. Derudover mangler der fortsat tilstrækkelig belysning og undersøgelse af en udbygning af den østlige linjeføring. En linjeføring der vil have markant færre konsekvenser for natur, indbyggere og økonomi.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen
Mette Olesen

-- AKT 311286 -- BILAG 19 -- [pro-asEDDIEw] --





-- AKT 311286 -- BILAG 21 -- [pro-EouEI7HQ] --





Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:00
Bilag: Asbest Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema asbest.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

<u>Asbest</u> – en betydelig sundhedsrisiko ved anlæg af en Egholmmotorvej, som desuden er ULOVLIG, da der ikke er undersøgt alternativer* og som derfor IKKE er samfundsnødvendig*. Derfor gør jeg indsigelse mod projektet og mod anlægsloven.

Da oralt indtag af asbest kan medføre cancer, er det yderst centralt at forholde sig til, om der er risici for spredning af asbest som følge af etablering af sænketunnel syd for Egholm. I VVM2021 er beskrevet, at der forventes et gravespild på ca 20 % af det opgravede materiale til fjordvandet ved opgravning og under sejlads til asbestdepotet Rærup.

Asbesten forekommer, da der forefindes affaldsdepoter med store mængder asbestholdigt materiale i og nær linjeføringen samt ved til- og frakørselsanlæg både i Klostereng syd for fjorden, ved Verdens Ende i Nrs.by og i Drastrup.
Alle deponier er i flg. Region Nordjylland etableret uden bundmembran og deponi ved fjorden er tilmed etableret uden inddæmning ud mod fjorden.
Kritisk er, at både Aalborg kommune (AK), Amt/Region og Transportministeriet har undladt at oplyse om deponier og manglende bundmembram/inddæmning ved tidligere høringer.
Dokumentation for at bare depotet ved Klosterengen ved fjorden indeholder hundredtusinder af ton asbestholdigt byggemateriale fandtes ved Kystdirektoratet.

Det er et kendt syn for alle, at der konstant ses asbestholdigt byggemateriale i fjorden og at det skyller op på fjordbredderne. Området nær linjeføringen på sydsiden af fjorden har i årevis været afspærret af AK med skiltning om asbestarbejde, som har bestået af løbende fjernelse af synligt asbestholdigt materiale.

Det asbestholdige byggemateriale ødelægges af vejr og vand. Asbestfibre frigives til fjordvandet, hvor det bringes både mod øst og vest pga skiftende havstrømme samt til luften, når det tørrer på bredderne. I vandet kan asbest blive spist af dyr og komme videre op i fødekæden, ligesom badende i fjord og i nærliggende friluftbad/vinterbad kan risikere at indtage fibrene oralt. I luften kan det blive indåndet af mennesker og dyr i området. Derfor skal der ikke graves unødigt i deponierne for at undgå yderligere spredning.

Pga grundvandssænkning i anlægsfasen er der, som beskrevet i VVM2021, desuden også risiko for, at der trænger salt fjordvand med asbest ind i drikkevandet, hvilket også for en hver pris skal undgås.

I den supplerende miljøkonsekvensrapport (MKR) anføres det, at der i undersøgelser udført i 2023 ikke er asbest i sedimentet, som skal opgraves.
***Jeg vil anfægte denne konklusion*, da den benyttede analysemetode ikke med videnskabelig vished kan fastslå, at der ikke er asbest i sedimentprøverne**, bl.a fordi den benyttede detektionsgrænse i de udførte analyser er urealistisk høj, fordi de øverste 30 cm af sedimentlaget slet ikke er undersøgt, ligesom det heller ikke er dokumenteret i MKR, at selve havbundsoverfladen er dykkerundersøgt for asbestholdigt materiale.
Dykkere fra Geo-hav har kunnet dokumentere fund af asbestholdigt materiale på havbundsoverfladen i linjeføringen for Egholmmotorvejen.
Det virker uredeligt, at detektionsgrænsen er fastlagt af et laboratorie og ikke af en myndighed, på trods af at Miljøstyrelsen har henvist VD til anden fagkompetent myndighed for fastsættelse af en detektionsgrænse i marin sediment.
Derfor er det uvederhæftigt, når VD pga ovennævnte dokumentation i MKR beskriver, at asbest udgør en "ubetydelig risiko ved anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", da der er væsentlige fejl og mangler samt udeladelser i de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, på dyr og menneskers sundhed.

Der kan tværtimod være en betydelig risiko for at opgravning og bortskaffelse af sediment kan frigive asbestholdigt materiale i ukendt mængde, som pga strømmen kan true både regional og national sundhed.
Asbest relaterede sygdomme stiger i forvejen i Aalborg området og det skal ikke forværres ved anlæg af en motorvej, som der findes adskillige alternativer til.

Tidligere transportminister (BE) har beskrevet, at der ikke findes kendte metoder til oprensning af asbest i vand, hvilket gør det yderst nødvendigt at undgå gravning i vand og kyster ved asbestholdige deponier, til der forhåbentlig på et tidspunkt findes metoder til oprydning af denne type generationsforurening.

Jeg henstiller til at lovforslaget om en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".
Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft.
Men da EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.
Anlægsloven for Eghomforbindelsen er også ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.
Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Drikkekvandsdirektivet Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). I denne sammenhæng handler det altså om at Art. 4 kun fraviges, hvis et alternativt projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Alvorlig risiko for asbestforurening
Sendt: 10-01-2024 18:37
Bilag: Alvorlig risiko for asbestforurening.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Alvorlig risiko for asbestforurening
I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik.
Aalborg har en meget kedelig Danmarksrekord i form af overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme, mere end 40 år efter Eternitten blev lukket. Vi har absolut ikke brug for mere asbest.
Det kan varmet anbefales, at I nærstuderer Geohavs høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf

Alvorlig risiko for asbestforurening

I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik.

Aalborg har en meget kedelig Danmarksrekord i form af overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme, mere end 40 år efter Eternitten blev lukket. Vi har absolut ikke brug for mere asbest.

Det kan varmet anbefales, at I nærstuderer Geohavs høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Signe Damgaard (sigdam@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 17:08

10. januar 2024

Til Vejdirektoratet

Jeg bakker fuldt ud op om GeoHav´s argumenter for ikke at lave en motorvej over Egholm. Argumenterne lyder som følger:
Vi Aalborgensere ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.
For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Til sin store undren fandt vedkommende en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) for ører og her gik man igang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.
Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.
På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konskvenser for kommende ålborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.
I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.
Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.
Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.
Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, så vidt jeg forstår, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht
har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at
asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med ålborgensernes helbred.
– Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af

fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.
Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23)
Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjorbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.
Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange ålborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.

Med venlig hilsen

Signr Bonne Damgaard
Skovsyrevej 13
9310 Vodskov

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:41

Testning for asbest og PFAS i Limfjorden

Iflg. Tænketanken GEOHAV er den benyttede detektionsgrænse for asbest i de udførte analyser (100 mg asbest pr. kilo udtørret havbundsmateriale) urealistisk høj.
Denne detektionsgrænse kan ifølge GEOHAV ikke benyttes med videnskabelig redelighed til at fastslå, at der ikke er asbest i de udtagne prøver.
Jeg opfordrer til en gennemgang af denne tærskelværdi, med henvisning til specifikke retningslinjer eller standarder, der argumenterer for en lavere detektionsgrænse.

Det her handler ikke om at få ret, men at gøre det rigtige. Er det rigtigt (dvs. ansvarligt) at ignorerer årtiers aflæsning i Limfjorden fra Eternitfabrikken og bore ned i havbunden? Det mener jeg ikke.

Er det rigtigt (dvs. forsvarligt), at anvende firmaet Naturfokus, der tidligere er kendt for at tilbyde bryllupsfotografi, som ansvarlig for prøvetagningsprocessen i Limfjorden forud for et byggeprojekt til næsten 10 milliarder?
Hvilken ekspertise og kvalifikationer har firmaet til at udføre en sådan miljøprøvetagning til et projekt af denne størrelse med den risiko det indebærer?

Tænketanken GEOHAV har foretaget dykkerundersøgelse, hvor der blev fundet asbestholdigt materiale i fjordbunden. Dette modsiger påstande om, at der ikke er observeret asbeststykker på fjordbunden i hele traceet for sænketunnelen, hvilket rejser tvivl om omfanget og kvaliteten af de udførte visuelle dykkerundersøgelser.

Borgerbevægelsen Aalborg har desuden flere gange offentliggjort og har haft foretræde for Vejdirektoratet, Transportudvalg og Miljøudvalg med dokumentation for forekomst af asbest og opfyldning med asbestholdigt materiale i store områder og kyststrækninger - alle uden bundmembran.

Tænketanken GEOHAV har beregnet et mørketal på 1331 ton asbest i de 700.000 kubikmeter blødbund/gytje, der skal bortgraves ved anlæg af en sænketunnel. Dette tal forudsætter, at de udførte prøver er repræsentative for hele området, hvilket GEOHAV betvivler, fordi eternitfabrikkens deponering af asbestholdige materialer i nærområdet, kan have medført større forekomst af asbest i området end antaget. Dette kan udgøre en betydelig miljørisiko.

At gøre det rigtige er at være ansvarlig foretage en grundig miljøtestning og gennemsigtig kommunikation for at sikre beskyttelsen af både miljøet og folkesundheden et asbestkontamineredе område.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Alvorlig risiko for asbestforurening
Sendt: 10-01-2024 12:14
Bilag: Asbest.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Alvorlig risiko for asbestforurening

I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik.
Aalborg har en meget kedelig Danmarksrekord i form af overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme, mere end 40 år efter Eternitten blev lukket. Vi har absolut ikke brug for mere asbest.
Det kan varmet anbefales, at I nærstuderer Geohavs høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf

Bitt Juul Jensen

Alvorlig risiko for asbestforurening

I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik.

Aalborg har en meget kedelig Danmarksrekord i form af overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme, mere end 40 år efter Eternitten blev lukket. Vi har absolut ikke brug for mere asbest.

Det kan varmet anbefales, at I nærstuderer Geohavs høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf

Bitt Juul Jensen



Asbest i fjorden Billedet er taget den 5.1.24 i fjordkanten Svanholmgrøften.



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Janne Egede Høyrup (jahoy@protonmail.com)
Titel: høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 00:30
Bilag: Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra GeoHav - Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger.pdf;

Jeg indsender hermed GeoHavs høringssvar, da jeg tilslutter mig det de skriver.

Venlig hilsen
Janne Egede Høyrup

Sent with Proton Mail secure email.

HØRINGSSVAR

07. januar 2024
Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson



GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.



Dette høringssvar er interaktivt, hvorved eksterne referencer er tilgængelige vha således markerede hyperlinks tilgængelige i fodnoter. Citater er fremhævet som *således*.

Dette høringssvar må deles frit i original og uredigeret form. Enhver deling af dette høringssvar i redigeret form kræver GeoHavs udtrykkelige skriftelige samtykke, i hvilket yderligere retningslinjer for korrekt deling vil fremgå.
GeoHav forbeholder sig retten til at tilbagekalde et sådan givent samtykke, såfremt benyttelsen heraf giver grund til misforståelser i forhold til faktuel korrekt kontekst, eller at delingen på anden vis er tilrettelagt for at skade GeoHavs ry og rygte.
Enhver deling af dette høringssvar på sociale medier forudsættes af, at Tænketanken GeoHav ikke blokeres fra at kunne følge, hvorledes høringssvaret benyttes og/eller debateres.

Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger

GeoHav finder, at vital viden om opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse bevidst er udeladt af også den tredie af Vejdirektoratets VVM-processer for Egholmlinjen som direkte konsekvens af Transportministeriets fravigelse af den på linie 20 - 29 benævnte faste praksis og vurdering, om at det ikke er *departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.*

HØRINGSSVAR

07. januar 2024

Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson

GeoHav har 5. januar 2024 modtaget 4.592 sider korrespondance mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet fra Transportministeriet som følge af aktindsigt i *enhver korrespondance jf. notatpligt om 3. Limfjords-forbindelse Egholmlinjen mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet i perioden 30. april 2021 til dato under inddragelse af samtlige tilhørende bilag*.

Dette omfatter således korrespondancen [1] mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet (i perioden efter afslutningen af den offentlige høring af Rambølls opdaterede VVM/miljøkonsekvensrapport for Egholmlinjen i foråret 2021), hvilken ikke indeholder;

* en orientering til Vejdirektoratet om korrespondance [2] mellem GeoHav og Transportministeriet af 7. juni 2021 vedrørende sagsakterne under journal S 1200-12 [3] samt S 1200-21, hvilke identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for under-søgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse - korrespondance som påviser, at Transportministeriet formentligt i 1988 har oversendt disse sagsakter til Rigsarkivet, hvorefter Transportministeriet *ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse*.

* en orientering til Vejdirektoratet om Transportministeriets redegørelse til GeoHav af 7. februar 2023 om de nærmere omstændigheder omkring ovennævnte oversendelse til Rigsarkivet - en redegørelse [4] hvori Transportministeriet påpeger, at der for de oversendte sagsakter benævnt linie 12 - 15 *er tale om akter af ældre dato*, samt at det endvidere vurderes *ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger. I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem*.

---

[1] Afgørelse om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2023-5401 (ca 158 megabyte)
Transportministeriet 5. januar 2024
https://www.geohav.dk/pdfarchive/859779539998295.pdf

[2] Svar på anmodning om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2021-3957
Transportministeriet 7. juni 2021
Medsendt dette høringssvar

[3] Ministeriet for offentlige arbejder journal S 1200-12 i uddrag (ca. 187 megabyte)
Udleveret i maj 2021 til GeoHav i original fysisk form af anden statslig myndighed
https://geohav.dk/pdfarchive/S1200-12.pdf

[4] Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse, TRM sagsnr.: 2022-6371
Transportministeriet 7. februar 2023
Medsendt dette høringssvar

Det undrer således GeoHav;

* at Transportministeriet i en kontekst, som involverer 3. Limfjords-forbindelse, som benævnt på linie 11 - 19 har kunnet identificere ministeriets egne sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse, uden at en orientering herom til Vejdirektoratet har fundet sted.

* at den massive viden om sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjords-forbindelse, som er tilvejebragt Transportministeriet som følge af GeoHavs henvendelser og særligt Åbent samråd [5] om linjeføring over Egholm i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021, ikke har resulteret i henvendelser til Vejdirektoratet herom, da netop denne viden er årsag til væsentlige *relevante overvejelser*, hvilket Transportministeriet som benævnt på linie 26 - 29 vægter, forud for de offentlige høringer over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse samt den supplerende miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse.

* at Vejdirektoratet som plan- og VVM-myndighed ikke har forespurgt Transportministeriet om sagsakterne eller af egendrift indhentet disse i Rigsarkivet i forbindelse med udarbejdelsen af den supplerende miljø-konsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse, da Vejdirektoratet har haft konkret viden om de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter i kraft af Vejdirektoratets besiddelse [6] af materiale [7], som fyldestgørende gennemgår disse sagsakter, der identificerer opfyld-ninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

Rigsarkivet har 24. juni 2021, 22. september 2021, 8. september 2022 samt senest 29. november 2023 skriftligt [8] overfor GeoHav bekræftet ingen myndigheder eller øvrige relevante aktører har rekvireret og/eller gennemset de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

---

[5] https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

[6] Vejdirektoratets engagement i besvarelse af Samrådsspørgsmål P, VD sagsnr.; 21/12775, doknr.: 21/12775-2 af 16. september 2021

[7] Asbest-notatet
GeoHav 8. juni 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf

[8] Medsendt dette høringssvar

Fra: trm@trm.dk
Emne: Til Tænketanken GeoHav: Vedr. henvendelse om oversendelse af akter til Rigsarkivet (Id nr.: 786412)
Dato: 7. juni 2021 kl. 14.55
Til: Mikkel Martin mikkel@geohav.dk

Kære Mikkel Martin

Tak for din henvendelse af 7. juni 2021.

Som oplyst telefonisk har ministeriet ikke kvitteringer fra Rigsarkivet vedrørende oversendelse af de forespurgte sager. Jeg kan se af ministeriets interne oversigt, at de pågældende sager er oversendt til Rigsarkivet under titlen "Søterritorie 1952-1988". Oversendelsen har derfor formentlig fundet sted i 1988.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at ministeriet ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse. Ministeriet er således ikke i besiddelse af de pågældende akter og kan henvise dig til at søge arkivadgang hos Rigsarkivet som oplyst i ministeriets afgørelse af dags dato.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Mikkel ræv (mikkel@geohav.dk)
Titel: Fra Tænketanken GeoHav vedr. svar på anmodning om aktindsigt
E-mailtitel: Re: Til Tænketanken GeoHav: Svar på anmodning om aktindsigt (Id nr.: 786021)
Sendt: 07-06-2021 11:11

Hej Trine,

Det formodes at Transportministeriet ud fra den stedfundne korrespondance er i besiddelse af dokumentation for at de specifikke sagsakter er videresendt til Rigsarkivet. Denne dokumentation er implicit en del af aktindsigten.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias ræv)
Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

mikkel@geohav.dk
+45 23 32 75 99

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk

GeoHav er en privat og uafhængig tænketank med det ene formål at overvåge den reelle tilstand af Danmarks havmiljø.
GeoHav fungerer således som autonom efterforskningsenhed med visionen om at være Danmarks havmiljøvagthund uafhængigt af Miljøstyrelsen, eventuelle kapitalinteresser og politisk indgriben.

> Den 7. jun. 2021 kl. 09.10 skrev trm@trm.dk:
>
> Kære Mikkel Martin
>
> Jeg har vedhæftet ministeriets afgørelse af dags dato vedrørende din anmodning om aktindsigt af 1. juni 2021.
>
> Med venlig hilsen
>
> Trine Niss Bjørling
> Specialkonsulent
>
> **Transportministeriet**
> Ministry of Transport
> Lovkontoret
> Frederiksholms Kanal 27 F
> DK-1220 København K
>
> ---
>
> **Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)
> **Fra:** Mikkel Martin (mikkel@geohav.dk)
> **Titel:** Aktindsigt - Fra Tænketanken GeoHav, Mikkel Martin vedr. anmodning om aktindsigt i ethvert kendskab TRM måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder
> **E-mailtitel:** Anmodning om aktindsigt
> **Sendt:** 01-06-2021 15:17
>
> Anmodning om aktindsigt er vedhæftet.
> Der er tale om en hastesag.
>
> Bedste hilsener
>
> Mikkel Martin (alias Ræv)
> Senior Researcher
> Tænketanken GeoHav
>
> +45 23 32 75 99
> mikkel@geohav.dk

Transportministeriet

Departementet

Mikkel Martin, mikkel@geohav.dk

7. juni 2021
2021-3957

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Svar på anmodning om aktindsigt

Transportministeriet har modtaget din anmodning af 1. juni 2021 om aktindsigt i ethvert kendskab, som Transportministeriet måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder, jf. Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 og i korrespondance med øvrige aktører og/eller myndigheder, hvori viden om Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 er drøftet eller benævnt.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, hvor ovenstående optræder, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af akter, der er omfattet af din anmodning om aktindsigt.

Ministeriet kan oplyse dig om, at de pågældende akter er afleveret til Rigsarkivet. Du kan derfor søge arkivadgang i dokumenterne hos Rigsarkivet, jf. arkivlovens § 22, stk. 1.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

RIGSARKIVET

Geohav
Att. Mikkel Martin

Dato:	*Journalnummer:*	*Telefon:*	*Vores reference:*	*Deres reference:*
25. juni 2020	*21/29317*	*33 92 33 10*	*AV*	

Aktindsigt

Kære Mikkel Martin

I forlængelse af vores tidligere korrespondance, fremsender jeg hermed Rigsarkivets afgørelse på din forespørgsel om aktindsigt, fremsendt d. 16. juni. Klokken 15.14 Til Rigsarkivet.

Jeg skal først beklage sagsbehandlingstiden. Denne skyldes, at der er foretaget en række tidskrævende opslag og undersøgelser mhp. At identificere oplysninger til brug for besvarelse af sagen.

Jeg har indsat svarene på jeres spørgsmål i kursiv i teksten for din forespørgsel – med blåt.

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952*

- 1988)" med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.

1) Vi ønsker oplyst i enkel listeform om muligt hvilke specifikke akter der

måtte foreligge i følgende pakke- og sagsnumre,

For så vidt som der ønskes oplysning om konkrete sager, afleveret til Rigsarkivet, må Rigsarkivet henvise til, at disse sager bestilles til brug på Rigsarkivets læsesal i København.

2) hvornår disse er tilgået Rigsarkivet

Det er ikke muligt for Rigsarkivet, indenfor hvad der må anses for et rimeligt, samlet tidsforbrug (jf. offentlighedslovens paragraf 9 stik. 2) at fastslå endegyldigt hvornår de pågældende sager er afleveret til Rigsarkivet. Formodningen er dog, at det er sket ca. 2002 og senest i 2004 hvor de nuværende registreringer af materialet er foretaget.

E-MAIL: MAILBOX@SA.DK · HJEMMESIDE: WWW.SA.DK
CVR-NR.: 60208212 · EAN-NR.: 5798000794382

3) samt oplysninger om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre siden arkivering hos Rigsarkivet.

Rigsarkivet er i besiddelse af strukturerede registreringer om bestillinger af arkivmateriale fra 2011 og frem. Der er i perioden fra 2011 og frem ikke registreret nogen bestillinger af de pågældende pakker.

For perioden frem til 2011 har Rigsarkivet ikke strukturerede oplysninger om benyttelsen af de enkelte arkivpakker. Der kan derfor ikke foretages en tilbundsgående afklaring af hvorvidt de pågældende sager har været fremfundet til brug af myndigheder eller andre. Det er endvidere Rigsarkivets vurdering, at selv en undersøgelse af de oplysninger om brug der faktisk er tilgængelige, vil overskride grænserne for et samlet set rimeligt tidsforbrug jf. offentlighedslovens paragraf 9 stk. 2. Der er foretaget en række stikprøver i de foreliggende registreringer, men der er i forbindelse med disse ikke fundet nogen ekspeditioner i de pågældende sager.

Med venlig hilsen

Allan Vestergaard
Enhedschef
Brugerservice
Rigsarkivet

Fra: **Michael Graae** mig@sa.dk
Emne: Svar på spørgsmål om aktindsigt i evt. brugere af specifikke "søterritoriesager"
Dato: 22. september 2021 kl. 14.23
Til: data@geohav.dk
Cc: mikkel@geohav.dk

MG

Kære Mikkel Martin / Tænketanken GeoHav

I spørger om aktindsigt:

> *Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.*
> *Vores anmodning omhandler følgende sagsnumre;*
> - *S 1200-12 under pakke nr. 212*
> - *S 1200-21 under pakke nr. 215*

Der ses ikke at være hensyn til private interesser, der taler imod aktindsigt, og da Rigsarkivets fremsøgning af oplysningerne kan klares på forholdsvis kort tid, kan aktindsigtsanmodningen kunne imødekommes fuldt ud.

Svaret er: Ingen.

Med lidt flere ord: Der er ingen *offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere*, der har bestilt (og dermed ej heller set) de to specifikke magasinenheder i perioden juni til september d.å.

En supplerende teknisk information: I vores system er de to æsker kun bestilt en eneste gang i den registrerede tid (fra juni 2011 til dato), nemlig da jeg selv bestilte dem i juni, så vi kunne svare på jeres forrige ønske om aktindsigt. Mine to bestillinger blev umiddelbart efter bestillingen annulleret af mig selv, så de to æsker har end ikke forladt magasinerne.

Mvh

RIGSARKIVET

Michael Graae
Enhedschef
Læsesale og Ekspedition

Kalvebod Brygge 34
1560 København V

Telefon: 33 92 33 10 | Direkte: 41 71 72 71
mig@sa.dk | www.sa.dk

Fra: Mikkel Martin <mikkel@geohav.dk>
Sendt: 20. september 2021 09:00
Til: # Rigsarkivet <mailbox@sa.dk>
Emne: Anmodning om aktindsigt

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.
Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.

Vores anmodning omhandler følgende følgende sagsnumre;

- S 1200-12 under pakkenr 212
- S 1200-21 under pakke pakkenr 215

Om muligt anmoder vi om at fremsendelse af oplysninger sker til data@geohav.dk
Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.
GeoHav takker Rigsarkivet på forhånd.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias Ræv)
Operativ Chef / Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

+45 23 32 75 99
mikkel@geohav.dk

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
08-09-2022
Journalnummer:
22/26036
Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
ktt@sa.dk

Sidenummer:
1/2

Ved e-mail af 25. august 2022 har Geohav anmodet om aktindsigt på følgende måde:

"Under reference til tidligere anmodning om aktindsigt af 16. juni 2021 (rigsarkivet journalnr. 21/29317) anmoder Tænketanken GeoHav hermed hurtigst muligt om gentagen aktindsigt i arkivserien *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"* omhandlende følgende sagsnumre;

* S 1200-12, under pakkenr 212
* S 1200-21, under pakke pakkenr 215

Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de listede specifikke sagsnumre siden 25. juni 2021 til dato."

Anmodningen kan imødekommes. Det kan således oplyses, at det fremgår af et udtræk fra Rigsarkivets bestillingssystem, at det pågældende materiale i den pågældende periode har været bestilt to gange.

Den ene bestilling er foretaget af en medarbejder hos Rigsarkivet den 28. juni 2022. Bestillingen er efterfølgende annulleret, og den pågældende har således ikke haft adgang til materialet.

Den anden bestilling er foretaget af Ingeniøren v/ Jakob Engelund Vistisen den 13. december 2021. Det fremgår af registreringerne, at den pågældende har haft adgang til materialet på Rigsarkivets læsesal i perioden fra 16. december 2021 til 30. december 2021.

Afgørelsen er truffet i medfør af offentlighedslovens § 7, stk. 1.

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af eventuelle spørgsmål til afgørelsen.

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Rigsarkivet

Venlig hilsen
Klaus Tranbjerg Toftgaard

HR & Jura

Transportministeriet

Departementet

GeoHav
data@geohav.dk

7. februar 2023
2022-6371

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse

Aktindsigt

Ved e-mail af 6. december 2022 har I anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *"GeoHav anmoder hermed i henhold til gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, Offentlighedsloven og særligt Miljøoplysningsloven om aktindsigt i Transportministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" med henblik på at identificere de nærmere omstændigheder omkring oversendelsen til Rigsarkivet, særligt;*
>
> - *fortegnelser over sagsakter*
> - *noter og korrespondancer jf. notatpligt*
> - *enhver fortegnelse over Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12"*

Ministeriet rettede telefonisk henvendelse til jer den 12. januar 2023. På baggrund af telefonsamtalen forstår ministeriet anmodningen således, at der ikke anmodes om aktindsigt i selve sag S 1200-12, men i akter, som vedrører *afleveringen* af sagen til Rigsarkivet.

Ministeriet har konkret vurderet, at ministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" kan udleveres til jer i sin helhed. Der henvises til vedlagte materiale og aktliste.

Det bemærkes, at akten indeholder flere dokumenter, som ikke vurderes at være omfattet af jeres anmodning. De er derfor ikke blevet behandlet med denne anmodning. Der henvises til vedlagte aktlistes bemærkningsfelt, hvor det er anført, såfremt dokumentet ikke er omfattet af anmodningen.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, som omfatter Transportministeriets oversendelse af sag S 1200-12 til Rigsarkivet, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af sådanne akter.

Ministeriet har rettet henvendelse til Rigsarkivet, for at få belyst, hvorvidt de er i besiddelse af akter, som vedrører afleveringen af sag S 1200-12.

Rigsarkivet har oplyst over for ministeriet, at Rigsarkivets afleveringssag for alle de sager, der blev afleveret sammen med S 1200 12 ligger i Rigsarkivets arkivserie 1998-1997. Denne arkivserie kan findes på følgende link:

https://www.sa.dk/daisy/fysiske_enheder_liste?a=rigsarkivet&b=journalsager&c=&d=1&e=2023&f=&g=&h=&ngid=&ngnid=&heid=1836240&henid=11668457&epid=1836240&faid=11&meid=&m2rid=&side=1&sort=&dir=&gsc=&int=&ep=&es=&ed=

Rigsarkivet har oplyst, at afleveringssagerne ikke er dokumenter, der er oprettet af Transportministeriet, men at disse oprettes af Rigsarkivet.

Rigsarkivet har oplyst, at sagerne er henlagt efter proveniensnummer. Transportministeriets nummer er 0013, hvorfor den relevante afleveringssag for sag S 1200 12 ligger i en eller flere af arkivseriens pakker 73 – 79 (der henvises til ovenstående link). Materialet er ikke registreret så præcist, at Rigsarkivet kan oplyse hvilken/hvilke af de 7 kasser, den relevante afleveringssag ligger i.

Rigsarkivet har desuden oplyst, at afleveringssagerne er frit tilgængelige, og kan bestilles til Rigsarkivets læsesal. Det er ikke muligt at identificere, hvordan den enkelte sag er blevet afleveret, men man kan se, om den arkivserie, som sagen tilhører, er blevet afleveret til Rigsarkivet.

Transportministeriet skal på baggrund af ovenstående henvise jer til at rette henvendelse til Rigsarkivet, idet Transportministeriet hverken er eller har været i besiddelse af akter, som omfatter afleveringen af sag S 1200 12.

Henvendelse vedr. 3. Limfjordsforbindelse

I har endvidere ved e-mail af 6. december 2022 anført følgende:

> *"Da sagsakter under Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12 dokumenterer deponi af asbestholdigt affald i omfanget af minimum 179.000 ton i tracé og undersøgelseskorridor for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, ønsker GeoHav endvidere en redegørelse for hvorfor Transportministeriet ikke har oplyst Vejdirektoratet om Transportministeriets kendskab til disse sagsakter henhørende under "Søterritorie 1952 - 1988" i forbindelse med Vejdirektoratets planlægning af VVM af 2003, 2006, 2011 samt 2021 for en 3. Limfjordsforbindelse."*

Transportministeriet kan i den forbindelse oplyse, at anlægsmyndighederne udarbejder miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojekter baseret på teknisk viden og med hjælp fra eksterne eksperter. Derfor er det også anlægsmyndighederne, som sikrer, at miljøkonsekvensvurderingerne er fyldestgørende.

I har anført, at Transportministeriet har haft kendskab til sagsakter henhørende "Søterritorie 1952 - 1988", og at departementet havde en aktiv orienteringspligt herom over for Vejdirektoratet. Departementet finder det ikke korrekt at antage dette, da der er tale om akter af ældre dato. Endvidere vurderes det generelt ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.

I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem. Desuden gennemføres offentlig høring af forslag til anlægslov.

Med venlig hilsen

Lasse Winterberg

Transportministeriet

Akt-id	Akttitel	Vedhæftet dokument	Til	Fra	Brevdato	Bemærkning
Sag: 2022 - 1599 - F2 - Gamle journallister						
67244	Gamle journallister - Sager før 1990			TRM Maria Ahmad Qubtan		
		Vedhæft.: Aktdokument				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 KT Vejdirektoratet 1950 1972				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 Kt Vejsager 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 6 kT Vejsager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AP Personale 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AX Brosager 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: C HAVNESAGER 1952 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: CEMT sager 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: COM Faellesmarkedet 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E 550 Ekspropriation 1953 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E Jernbaner 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: F Elektriske anlaeg 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Flyvepladsudvalget 1973				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G int Luftfart 1946 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G Luftfart 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: GVS Gas vand sanitet 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: H Faergesager 1964 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Jernbaneerstatningskommisionen1922 1980				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Journalkort foer 1989				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: KL Kloakuddannelse 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Kopi af 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M int Transport 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M Transportsamarbejde 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Ministerens Journalboeger 1967 1968				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: MP PLANLAeGNING 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Nordisk trafiksikkerhed 1972 1993				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: NR Nordisk Raad 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Oe PLANLAeGNING 1973 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: P finanslov 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Privatbaneudvalg 1954 1984				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: R Gassager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: S Soeterritorie 1952 1988				Udleveres
		Vedhæft.: Telefonvoldgiftsnaevn 1950 1978				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: V Vejrtjeneste 1966 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet 1957 1987				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet journal 1960 1989				Ikke omfattet af anmodning

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
1		**S-100-1**	**S-100-2**		**1**	
	1976	S-100-1	Coastal Engineering Conference			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
2		**S-100-2**			**1**	
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg IV			
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg V			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg VI			
3		**S-100-2-80**			**1**	
	1980	S-100-2-80	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
4		**S-100-2-81**			**1**	
	1981	S-100-2-81	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
5		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
6		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
7		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
8		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
9		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
10		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
11		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
12		**S-100-2-85**			**1**	
	1985	S-100-2-85	FN`s havretskonvention (FN= Forenede Nationer)			
13		**S-100-2-86**			**1**	
	1986	S-100-2-86	FN`s havretskonvention			
14		**S-100-2-87**	**S-100-2-88**		**1**	
	1987	S-100-2-87	FN`s havretskonvention			
	1988	S-100-2-88	FN`s havretskonvention			
15		**S-100-7**			**1**	
	1978	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1979	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1981	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1985	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
16		**S-100-7-1**	**S-100-9**		**1**	
	1979	S-100-7-1	Afgrænsning af private ejendomme			
	1988	S-100-8	Behandling af søterritoriesager			
	1972	S-100-9	Lystfiskeres anvendelse af læmolen ved Vorupør			
17		**S-100-12**	**S-100-15**		**1**	
	1988	S-100-12	Lov om fjernelse af ulovlige indretninger på søterritorie			
	1988	S-100-14	Lov om anlæg på søterritoriet			
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg I			
18		**S-100-15**			**1**	
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg II + III + IV			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
19		**S-100-16**	**S-100-21**		**1**	
	1972	S-100-16	Lov om naturfredning			
	1973	S-100-17	Miljøbeskyttelseskonvention			
	1974	S-100-20	Dumpning og klapning på søterritoriet			
	1977	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1978	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1979	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1980	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1981	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
20		**S-100-21**	**S-100-23**		**1**	
	1988	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1974	S-100-23	Bekendtgørelse fra landbrugsministeriet. Læg I-II			
21		**S-100-24**			**1**	
	1971	S-100-24	Grav- og pløjning efter sandorm			
22		**S-100-26**			**1**	
	1975	S-100-26	Grænsevandløbskommissionens forretningsorden			
23		**S-100-30**	**S-100-36**		**1**	
	1964	S-100-30	Saltvandsfiskeriloven			
	1977	S-100-34	Fjernelse af materialer fra strandbreder			
	1977	S-100-36	Recipientkvalitetsplan for Limfjorden			
24		**S-100-38**	**S-100-45**		**1**	
	1978	S-100-38	Trafikken til fem udvalgte badestrande i Vestsjælland			
	1978	S-100-41	Korrespondance med fiskeriinspektøren			
	1978	S-100-42	Afstrømningsmålinger i Danmark			
	1978	S-100-44	Farvandsdirektoratets virksomhed			
	1979	S-100-45	Fredning af landbrugsarealer			
25		**S-100-46**			**1**	
	1975	S-100-46	Landvæsensretten. Læg I-II			
26		**S-100-47**	**S-100-53**		**1**	
	1979	S-100-47	Bekendtgørelse om etablering af kystanlæg			
	1978	S-100-48	Fredning ved Hirsholmene			
	1980	S-100-49	Biltrafikken på strandene			
	1980	S-100-50	Forlængelse af carteraftalen for havforskning			
	1980	S-100-51	FN-kommentarer om udnyttelse af maritime ressourcer			
	1980	S-100-52	Besigtigelse af havbrug			
	1980	S-100-53	Fredning af fortidsminder på søterritoriet			
27		**S-100-54**	**S-100-60**		**1**	
	1981	S-100-54	Oprensning og uddybning af områder i Norsminde Fjord			
	1981	S-100-55	Udredning om kystarealer ved dybt vand			
	1981	S-100-56	Strandbeskyttelseslinier,højvandssluser, Køge Bugt			
	1981	S-100-58	Mødeplan vedrørende ministerkampagnen			
	1982	S-100-59	Fredning på Hesselø			
	1982	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
28		**S-100-60**			**1**	
	1984	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
29		**S-100-60**			**1**	
	1986	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
30		**S-100-61**	**S-100-69**		**1**	
	1982	S-100-61	Fredning af strandenge i Århus amt			
	1983	S-100-62	Nakskov Inderfjord			
	1983	S-100-63	Fredning af Kattinge Vig			
	1983	S-100-64	Fredning af Nørrestrands søterritorium i Horsens			
	1983	S-100-65	Fredning af Ringkøbing Fjord			
	1983	S-100-66	Fredning af Stavns Fjord med tilstødende farvand			
	1983	S-100-67	Dansk hydraulisk Institut			
	1983	S-100-68	Sikkerhedszoner omkring havanlæg og rørledninger			
	1983	S-100-69	Anbringelse af faste fortøjningsarrangementer på søterritoriet			
31		**S-100-70**	**S-100-76**		**1**	
	1984	S-100-70	Fredning af søterritoriet ud for Øleå og Læså, Bornholm			
	1984	S-100-71	Rørlægning af vandløb under Savnsø landvindingslag			
	1984	S-100-72	Oprettelse af styringsgruppe for dansk akvakultur			
	1984	S-100-73	Kompetancen for saltvandsdambrug			
	1984	S-100-74	Fredning af øgruppen Ertholmene			
	1984	S-100-75	Fredning af farvandet mellem fjord og Glænø			
	1984	S-100-76	Vandkvaliteten i Ringkøbing Fjord			
32		**S-100-77**	**S-100-84**		**1**	
	1985	S-100-77	Strandingslovgivningen			
	1985	S-100-78	Bådoplæg på offentlige strande			
	1985	S-100-80	Fredning af søterritoriet omkring Saltholm			
	1985	S-100-81	Udnyttelse af råstoffer i Kattegat			
	1986	S-100-82	Havbundsundersøgelse vedrørende fredning af råstoffer			
	1986	S-100-83	Stewart Mclaren anmoder om oplysninger om kystspørgsmål			
	1987	S-100-84	Udvalgsmøder			
33		**S-100-84**	**S-100-91**		**1**	
	1986	S-100-84	Statens opgaver på farvandsområdet.			
	1987	S-100-85	Grænser for anbringelse af bundgarnsstader i Køge Bugt			
	1987	S-100-86	Udkast til standardvilkår for bundgarnssystem			
	1987	S-100-87	Rensning af Køge Bugt			
	1988	S-100-88	VVM-direktivet (EF´s vurdeing af offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.) EF= Europæiske Fællesskab			
	1988	S-100-89	Om Kelds Nor er omfattet af statens højhedsret over søterritoriet			
	1988	S-100-90	Fredning af kystområder i Storstrøms Amt			
	1988	S-100-91	Sandsugning på Rønne Banke			
34		**S-200-1-78**	**S-200-1-81**		**1**	
	1978	S-200-1-78	Eventuel dansk ratifikation om beskyttelse af kultur- og naturarv			
	1979	S-200-1-79	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer 156			
	1980	S-200-1-80	Ramsar-konventionen			
	1981	S-200-1-81	Dansk rapport om Ramsar-konventionen			
35		**S-200-1-82**	**S-200-1-88**		**1**	
	1982	S-200-1-82	Koordinering af vådområders placering i Holland,Tyskland,Danmark			
	1983	S-200-1-83	EF - Fuglebeskyttelsesområder. (EF=Europæiske Fællesskab)			
	1984	S-200-1-84	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer S 650			
	1985	S-200-1-85	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1986	S-200-1-86	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1987	S-200-1-87	Udpegning af Vadehavsområdet som Ramsar-område			
	1988	S-200-1-88	Ramsar-konventionen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
36		**S-200-8**	**S-300-1**		**1**	
	1982	S-200-8	Fjernelse af flodskarn fra de sønderjyske diger			
	1982	S-200-9	Skrivelse fra Walter Schultz om oplysninger om digeanlæg			
	1984	S-200-10	Digeskader i januar 1984			
	1978	S-300	Bestyrelsen			
	1977	S-300-1	Darum-Tjæreborg Dige			
37		**S-300-1-20-2**	**S-300-2-7**		**1**	
	1957	S-300-1-20-2	Medlemmer af Darum-Tjæreborg Dige			
	1972	S-300-1-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-300-2	Marsken ved Ribe			
	1976	S-300-2-7	Forstærkning af Ribe Dige			
38		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg I			
39		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg II			
40		**S-300-2-8**			**1**	
	1976	S-300-2-8	Statslån til Ribe Dige			
41		**S-300-2-9**			**1**	
	1977	S-300-2-9	Nyt hotel i Ribe			
42		**S-300-2-20-1**	**S-300-2-100-6**		**1**	
	1954	S-300-2-20-1	Vedtægt for marsken ved Ribe			
	1954	S-300-2-20-2	Bestyrelsen for marsken ved Ribe			
	1980	S-300-2-50-1	Ordensreglement, adgang til diget			
	1965	S-300-2-100-1	Radioudstyr for radiopatruljetjenesten			
	1971	S-300-2-100-6	Tilsanding ved kongeåslusen ved Ribe Dige			
43		**S-300-2-100-7**	**S-300-6**		**1**	
	1979	S-300-2-100-7	Ekspropriation af klægtagningsarealer			
	1970	S-300-3	Lysabild-Skovby digelag			
	1956	S-300-5	Juvre Dige			
	1953	S-300-5-20-1	Vedtægter			
	1960	S-300-5-20-2	Medlemmer			
	1982	S-300-5-20-3	Ekspropriation af arealer ved Juvre Dige			
	1953	S-300-6	Rejsby Dige			
44		**S-300-6-3**	**S-300-6-20-1**		**1**	
	1976	S-300-6-3	Reparation efter stormflod			
	1967	S-300-6-20-1	Ny vedtægt for Digelaget Kong Christian den Tiendes Kog			
45		**S-300-6-20-2**	**S-300-7-8**		**1**	
	1957	S-300-6-20-2	Medlemmer af Digelaget			
	1971	S-300-7-2	Fredning af fugle			
	1977	S-300-7-6	Tysk henvendelse om udvidet vadehavsplan			
	1978	S-300-7-7	Nordisk seminar om vadehavet			
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg I			
46		**S-300-7-8**			**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg II			
47		**S-300-7-8**	**S-300-7-9**		**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg III			
	1980	S-300-7-9	Arkitektonisk og landskabsæstetisk bearbejdning			
48		**S-300-8**			**1**	
	1970	S-300-8	Statusrapport 1970			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
49		**S-300-8-2**	**S-300-8-83**		**1**	
	1981	S-300-8-2	Katastrofeveje			
	1978	S-300-8-78	Stormflodsvarslingsmodeller			
	1979	S-300-8-79	Højer og Emmelev diger. Alarmtelefoner langs diget			
	1980	S-300-8-80	Stormflodsvarsling, inddragelse af Horns Rev fyrskib			
	1981	S-300-8-81	Revision af prognosemodel for stormflodsvarsling			
	1982	S-300-8-82	Forbedring af stormflodsvarsling			
	1983	S-300-8-83	Stormflodsvarsling, revision af prognosemodel			
50		**S-300-9**			**1**	
	1967	S-300-9	Ballumdiget (Bådsbøl-Koldby)			
51		**S-300-9-20-1**	**S-300-10-20-1**		**1**	
	1983	S-300-9-20-1	Vedtægter			
	1965	S-300-9-20-2	Medlemmer af Bredådalens Dige			
	1973	S-300-10	Stormflodsskader på Hartsø Lavnings Dige			
	1973	S-300-10-10	Regnskaber			
	1966	S-300-10-20-1	Vedtægter for Hartsø Lavnings Dige			
52		**S-300-10-20-2**	**S-300-12**		**1**	
	1953	S-300-10-20-2	Medlemmer af Hartsø Lavnings Dige			
	1979	S-300-12	Haneby Dige, Rømø			
53		**S-300-12-20-1**	**S-300-13-8**		**1**	
	1954	S-300-12-20-1	Vedtægt for havnebydiget			
	1974	S-300-12-20-2	Medlemmer af havnebydiget			
	1952	S-300-12-50-1	Regler for sejlads ved Ballum Sluse			
	1977	S-300-13-8	Afvanding af marsken ved Tønder			
54		**S-300-13-9**			**1**	
	1977	S-300-13-9	Bebyggelse i Tønder Marsk			
55		**S-300-13-20-1**	**S-300-13-100-2**		**1**	
	1954	S-300-13-20-1	Vedtægt for marsken ved Tønder			
	1966	S-300-13-20-2	Medlemmer af marsken ved Tønder			
	1980	S-300-13-100-1	Fåregræsning			
	1980	S-300-13-100-2	Udpumpning af vand i Højer kanal ved den nye kog			
56		**S-300-13-100-3**			**1**	
	1981	S-300-13-100-3	Fredning af Tøndermarsken			
57		**S-300-14**	**S-300-18-1**		**1**	
	1972	S-300-14	Vidåen øst for Tønder			
	1974	S-300-15	Ballum Sluse og Dige			
	1976	S-300-16	Kirkebydiget			
	1953	S-300-16-20-1	Vedtægt for Kirkebydiget			
	1974	S-300-16-20-2	Medlemmer			
	1955	S-300-18	Højer Dige			
	1982	S-300-18-1	Fredning ved det ny kog ved Højer			
58		**S-300-19-2**			**1**	
	1976	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1977	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
59		**S-300-19-2**			**1**	
	1978	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1979	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1980	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
60		**S-300-19-4**			**1**	
	1976	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
61		**S-300-19-4**			**1**	
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1978	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
62		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
63		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
64		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
65		**S-300-19-4**			**1**	
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1981	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1982	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
66		**S-300-19-4**			**1**	
	1983	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
67		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg I			
68		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg II			
69		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg III			
70		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg IV+V			
71		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg I-II			
72		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg III			
73		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg IV			
74		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg I-II			
75		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg III			
76		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg IV			
77		**S-300-19-4-3**	**S-300-19-6**		**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg V			
	1981	S-300-19-4-97-1	Opførelse af slusemesterbolig			
	1977	S-300-19-6	Lån til fremskudt dige			
78		**S-300-19-7**			**1**	
	1976	S-300-19-7	Byggeudvalget til anlæg af bærmeveje langs Ribediget			
79		**S-300-19-9**	**S-300-19-10**		**1**	
	1978	S-300-19-9	Bevaringsværdige naturforhold i Tøndermarsken			
	1978	S-300-19-10	Udvalg -Tønder Marsk i henhold til loven om fremskudt dige			
80		**S-300-19-10-1**			**1**	
	1978	S-300-19-10-1	Udvalgets arkiv			
81		**S-300-19-11**	**S-300-19-15**		**1**	
	1980	S-300-19-11	Yderligere forland, fremskudt dige			
	1982	S-300-19-12	Observationstårn ved det fremskudte dige			
	1982	S-300-19-13	Slusedirektiv			
	1985	S-300-19-14	Matrikulering ved det fremskudte dige			
	1988	S-300-19-15	Spørgsmål om deponering af asfalt ved det fremskudte dige			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
82		**S-300-23**	**S-300-23-20-2**		**1**	
	1957	S-300-23	Digesyn på Mandø havdige			
	1968	S-300-23-1	Digesyn på Mandø bydige			
	1967	S-300-23-20-1	Vedtægter			
	1963	S-300-23-20-2	Medlemmer			
83		**S-300-23-100-1**			**1**	
	1976	S-300-23-100-1	Forstærkning af digerne			
84		**S-300-23-100-2**	**S-300-26**		**1**	
	1981	S-300-23-100-2	Reparation af digerne			
	1953	S-300-24	Diget ved Ho			
	1940	S-300-24-20-1	Vedtægter			
	1978	S-300-25	Sydvestjydske diger, stormflod 1976			
	1981	S-300-25	Kopi			
	1963	S-300-26	Rømødæmningen			
85		**S-300-27**			**1**	
	1977	S-300-27	Hjarbæk fjord undersøgelse. Læg II			
86		**S-300-27**	**S-300-29**		**1**	
	1977	S-300-27	Regionplanlægning nummer 4 vedrørende Hjarbæk Fjord			
	1977	S-300-28	Dæmningen Bogø-Farø			
	1979	S-300-29	Stormskadetilskud til diger efter beskadigelse			
87		**S-400-1**	**S-500-7-20-2**		**1**	
	1970	S-400-1	Nygårddiget			
	1973	S-400-3	Agger Dige på Nordre Limfjordstange			
	1975	S-400-3-1	Salg af matrikel nummer 9, Øster Agger By ,Agger Sogn			
	1975	S-400-5	Andragende fra landinspektør Almer Frederiksen			
	1975	S-400-6-20-1	Vedtægter			
	1976	S-400-7	Vedrørende matrikel nummer 44ak, Harboøre, Vrist sogn			
	1982	S-400-8	Privat dige, Hjerting Strandvej 49			
	1954	S-500-6	Kystsikring ud for diget ved Nørrekær Enge			
	1955	S-500-7-20-2	Medlemmer af Øland-Gjøl diget			
88		**S-500-8**	**S-500-10**		**1**	
	1970	S-500-8	Sønder Lem Vig Dige			
	1982	S-500-9	Digelaget-Brovst, Øland, Gjøl og Aaby - Stormflodsskader			
	1982	S-500-10	Stormflodsskader på digeanlæg. Øland-Attrup Landvindingslag			
89		**S-500-11**	**S-500-14-6**		**1**	
	1982	S-500-11	Stormflodsskader, Aggersborg digelag, Løgstør kommune			
	1966	S-500-14-5	Fredning af Agger Tange			
	1974	S-500-14-6	Motelbyggeri			
90		**S-500-14-7**	**S-500-18**		**1**	
	1975	S-500-14-7	Parkeringsplads ved havdiget i Agger By			
	1953	S-500-16	Sønderho havdige			
	1976	S-500-16-50-1	Reglement for benyttelsen af diget			
	1978	S-500-17	Inddigning og afvanding af Helligsø			
	1978	S-500-17-20-1	Vedtægter			
	1979	S-500-18	Landvindingslaget Resen Kær			
91		**S-500-18-20-1**	**S-500-24**		**1**	
	1979	S-500-18-20-1	Vedtægt for Resen Kær diget			
	1980	S-500-19	Landvindingslaget Eltangvig			
	1982	S-500-20	Bådsgård-Lundø Landvindingslag			
	1983	S-500-21	Halkær-Ejdrup pumpelaug, Nibe kommune			
	1984	S-500-22	Højvandsdige ved Krik By			
	1985	S-500-23	Tjærby-Vestrup pumpelag, godtgørelse ved stormflod			
	1985	S-500-24	Romalt Enges Landvindingslag, godtgørelse ved stormflod			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
92		**S-600-2**	**S-600-3-40-1**		**1**	
	1953	S-600-2	Genopbygning af Hasmark Vestre Dige			
	1971	S-600-2-10-30	Regnskab og budget			
	1953	S-600-3	Hasmark mellemste dige			
	1963	S-600-3-10-30	Regnskab og budget			
	1976	S-600-3-20-1	Vedtægt			
	1988	S-600-3-40-1	Byggeri på matrikel nummer 8 G			
93		**S-600-4**	**S-600-6-10-30**		**1**	
	1954	S-600-4	Forstærkning af Jørgensø-Tørresø dige			
	1967	S-600-4-10-30	Regnskab og budget			
	1963	S-600-6-10-30	Regnskab og budget			
94		**S-600-6-20-1**	**S-600-14-10-30**		**1**	
	1962	S-600-6-20-1	Vedtægt			
	1962	S-600-7	Nødebo Huse Pumpelag			
	1970	S-600-8-20-2	Kikhavn Dige- og Kystsikringslag			
	1972	S-600-11	Reersø Pumpelag			
	1976	S-600-14	Råby Sø og Mose Dige			
	1953	S-600-14-10-30	Regnskab og budget			
95		**S-600-14-20-1**	**S-600-19-20-1**		**1**	
	1965	S-600-14-20-1	Vedtægt for Råbylille dige- og kystsikringslag			
	1979	S-600-15	Råby Sø og Mose			
	1967	S-600-15-10-30	Regnskab og budget			
	1967	S-600-15-20-1	Vedtægter			
	1963	S-600-16-10-30	Regnskab og budget			
	1971	S-600-17	Regulering af sognevandløb nummer 3 i Købelev			
	1955	S-600-18	Nordfynske digers fælles administrationsudvalg			
	1962	S-600-18-10-30	Regnskab og budget			
	1958	S-600-19	Dræby landvindingslag			
	1958	S-600-19-20-1	Vedtægt			
96		**S-600-20**	**S-600-32-20-1**		**1**	
	1976	S-600-20	Bogense-Fogense dige, vedtægtsændringer			
	1976	S-600-20-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1954	S-600-21	Botofte Skovmose landvindingslag			
	1954	S-600-21-20-1	Botofte Skovmose landvindingslag, vedtægtsændring			
	1953	S-600-22	Kædeby Has landvindingslag			
	1969	S-600-23	Kindvig by			
	1969	S-600-23-20-1	Kindvig Hoved, oprettelse			
	1980	S-600-25	Næs Havdige			
	1980	S-600-30-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1973	S-600-32	Ølsmade landvindingslag			
	1981	S-600-32-20-1	Ølsmade landvindingslag, vedtægt			
97		**S-600-33**	**S-600-42**		**1**	
	1953	S-600-33	Kastager landvindingslag			
	1975	S-600-38-20-1	Vedtægt for Lammefjordens dige- og pumpelag			
	1975	S-600-42	Ellinge-Kongepart dige			
98		**S-600-42-20-1**	**S-600-46-20-1**		**1**	
	1979	S-600-42-20-1	Ellinge Kongeparts Digelag			
	1954	S-600-46	Spodsbjerg digelag			
	1955	S-600-46-20-1	Vedtægt for digelaget ved Spodsbjerg			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
99		**S-600-47-20-1**	**S-600-64**		**1**	
	1978	S-600-47-20-1	Telefonsamtale med kontorchef Reidar Jørgensen			
	1979	S-600-48	Diger ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1977	S-600-49	Ulfshale-Fællesskov digelag			
	1979	S-600-49-20-1	Vedtægt for Ulfshale-Fællesskov Digelag			
	1952	S-600-51	Bogense Østre Dige, stormflod			
	1958	S-600-51-20-1	Vedtægter for landvindingslaget Bogense Østre Enge			
	1955	S-600-53	Agernæs Dige			
	1988	S-600-53-20-2	Nedlæggelse af landvindingslaget			
	1983	S-600-62	Borre Mose Landvindingslag, Møn			
	1980	S-600-63	Etablering af trådhegn på diget Krusesminde syd for Højklint			
	1981	S-600-64	Tjørneby Enge Landvindingslag, digesyn			
100		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg I			
101		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg II+III			
102		**S-600-66**	**S-600-70**		**1**	
	1954	S-600-66	Dige på "Nøjsomhed"			
	1985	S-600-67	Landvindingslaget Kærby Fed, Fyn			
	1987	S-600-68	Ringholm og Nykøbing Digelag			
	1987	S-600-69-20-1	Vedtægter for Gudskov Dige			
	1988	S-600-70	Nykøbing pumpelag, nedlæggelse			
103a		**S-600-I-12**	**S-600-I-12-20-2**		**1**	
	1987	S-600-I-12	Cykelsti			
	1980	S-600-I-12-20-2	Vedtægt for Det falsterske Digelag			
103b		**S-600-I-12-50-1**	**S-600-I-12-100-3**		**1**	
	1978	S-600-I-12-50-1	Reglement for benyttelse af Falsterske Dige 1875 - 1976			
	1976	S-600-I-12-100-3	Vedligeholdelse af Falsterske Dige 1926 - 1978			
104		**S-600-II-13**	**S-600-II-13-10**		**1**	
	1978	S-600-II-13	Lollandske Dige			
	1970	S-600-II-13-10	Regnskaber			
105		**S-600-II-13-20-1**	**S-600-II-13-60-1**		**1**	
	1961	S-600-II-13-20-1	Vedtægt for Det Lollandske Digelag			
	1955	S-600-II-13-20-2	Vedtægt for Det Lollandske Diges reservefond			
	1963	S-600-II-13-20-3	Ansættelse som distriktsingeniør			
	1973	S-600-II-13-20-4	Formand for Det lollandske Digelag			
	1970	S-600-II-13-30	Budgetter			
	1953	S-600-II-13-50-1	Ordensreglement			
	1961	S-600-II-13-60-1	Overenskomst-lollandske diger og De danske Statsbaner			
106		**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
	1957	S-600-II-13-100-3	Forstærkningsarbejder mod stormflod			
	1985	S-600-II-13-100-4	Digeskat for de lollandske diger			
107		**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
	1979	S-600-II-13-100-9	Statstilskud til vejreparation i Rudbjerg og Rødby kommuner			
	1981	S-600-II-13-100-10	Forslag til fredning af Saxfjed inddæmning og Hyllekrog			
	1982	S-700	Fjernelse af stenhøfde ved Snekkersten			
	1955	S-700-1	Vilkår for etablering af kystsikringsanlæg			
108		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg I			
109		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg II			
110		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
111		**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg IV			
	1988	S-700-2-1	Patent på bølgebrydere			
	1977	S-700-3	Metode til standsning af materialevandring			
	1972	S-700-5	Bevillinger til kystsikring			
112		**S-700-9**			**1**	
	1975	S-700-9	Kystsikring på sjællands nordkyst.Hundested-Helsingør			
113		**S-700-10**			**1**	
	1975	S-700-10	Bebyggelse nær kyster, § 15 rammer			
114		**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
	1975	S-700-11	Spørgsmål fra folketingets miljøudvalg			
	1978	S-700-14	Opgave til Danmarks Journalisthøjskole			
	1978	S-700-15	Planlægning på kystsikringsområdet			
	1978	S-700-16	Fjord Larsens patent			
	1981	S-700-17	Forespørgsel om iværksættelse af sikring af danske kyster			
115		**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
	1982	S-700-17-1	Fradrag for kystsikring, private			
	1985	S-700-17-2	Kystsikring ved fyranlæg			
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg I			
116		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II			
117		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II+III			
118		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg III			
119		**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
	1981	S-700-18-1	Stormflodsskader, Rømø Skibsværft			
	1981	S-700-18-2	Stormflodsskader, Fanø			
	1982	S-700-18-3	Stormflodsskader, Ballum-Koldby			
	1981	S-700-18-4	Stormflodsskader, Mandø			
120		**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
	1981	S-700-18-5	EF -katastrofehjælp (EF= Europæiske Fællesskab)			
	1981	S-700-18-6	Stormflodsskader, Vrist			
121		**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
	1981	S-700-18-7	Stormflodsskader, Rømø			
	1981	S-700-18-8	Stormflodsskader, Sindrup Vejle			
122		**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
	1981	S-700-18-9	Stormflodsskader, Morsø kommune			
	1981	S-700-18-10	Stormflodsskader, Hjerting			
123		**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
	1981	S-700-18-11	Stormflodsskader, Esbjerg			
	1981	S-700-18-12	Stormflodsskader, Gårdejer Børge Mortensen "Ny Aarupgaard"			
	1981	S-700-18-13	Stormflodsskader, Skallerup Klit			
	1982	S-700-18-14	Stormflodsskader, Bønnerup Havn			
124		**S-700-18-15**			**1**	
	1982	S-700-18-15	Stormflodsskader, Limfjorden-Nordjyllands amt			
125		**S-700-18-16**			**1**	
	1982	S-700-18-16	Stormflodsskader, Limfjorden-Viborg amt			
126		**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
	1982	S-700-18-17	Stormflodsskader, Limfjorden-Ringkøbing amt			
	1982	S-700-18-18	Ansøgning om bidrag fra EF-midler til stormflodsskader			
	1982	S-700-18-20	Statslån til kommuner i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-21	Konsulentbistand i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-22	Skader på diger i forbindelse med stormfloden 1981			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
127		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg I			
128		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg II			
129		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg III			
130		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg IV			
131		**S-700-19-1**			**1**	
	1983	S-700-19-1	Stormflodsforsikring			
132		**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
	1983	S-700-19-2	Amtsrådenes stilling til dækningsordning			
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg I			
133		**S-700-19-3**			**1**	
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg II+III			
134		**S-700-19-4**			**1**	
	1984	S-700-19-4	Risikovudering af stormflods-truede områder			
135		**S-700-19-5**			**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg I			
136		**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg II			
	1984	S-700-19-6	Forsikringsordningsforholdet til EF.(Europæiske Fællesskab)			
	1986	S-700-19-7	Assurandør-Societetet			
137		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg I			
138		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg II			
139		**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
	1983	S-700-20-1	Forslag til lov om ændring af lov om kystsikringsanlæg			
	1983	S-700-21	Kystsikring på de mindre øer			
	1984	S-700-22	EF-støtte til kystsikring			
140		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg I			
141		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg II+III			
142		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg IV			
143		**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
	1986	S-700-23-1	Forslag til lov om kystbeskyttelse			
	1987	S-700-23-2	Vedtægt for Kystbeskyttelseslaget			
	1987	S-700-23-3	Bekendtgørelse til lov om kystbeskyttelse			
144		**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
	1987	S-700-23-4	Kystbeskyttelsesvejledning			
	1987	S-700-23-5	Standard for påligning af bidrag			
145		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1985			
146		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1986. Læg I+II			
147		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1987. Læg III			
148		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1988. Læg IV			
149		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg V			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
150		**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
	1986	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg VI			
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg I			
151		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg II			
152		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg III			
153		**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg IV			
	1986	S-700-25	Oversvømmelse i Dragør i december 1986			
154		**S-800-1**			**1**	
	1956	S-800-1	Kystsikring ved Fjaltring. Læg I+II			
155		**S-800-2**			**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg I+II			
156		**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg III			
	1973	S-800-2-1	Partiel byplanvedtægt nummer 16, Ferring Strand			
157		**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
	1977	S-800-2-2	§ 15-rammer for Thyborøn-Harboøre kommune			
	1967	S-800-3	Stormflodssikringer på Jyllands vestkyst			
	1968	S-800-3-1	Kontrakt om ralbjærgning, Kroghs Stensiloer			
	1969	S-800-3-2	Kontrakt med C. Olsen om ralbjærgning på vestkysten			
	1969	S-800-3-3	Kontrakt om ralbjærgning, Thorup Strand			
	1969	S-800-3-4	Kontrakt om ralbjærgning, Klim Strand Grusværk			
	1971	S-800-4	Perspektivplanlægning for vestkysten			
	1957	S-800-5	Kystsikring ved Årgab			
158		**S-800-6**			**1**	
	1970	S-800-6	Kystsikring ved Lild Strand			
159		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg I			
160		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg II			
161		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg III			
162		**S-800-10**	**S-800-10-80-4**		**1**	
	1953	S-800-10	Kystbeskyttelse ved Thyborøn Kanal			
	1974	S-800-10-80-2	Ophævelse af deklaration på arealer samt udstykning, Agger			
	1975	S-800-10-80-3	Aflysning af servitutter, Agger			
	1977	S-800-10-80-4	Aflysning af deklaration på matrikel nummer 21a, Thyborøn by			
163		**S-800-10-81-12**	**S-800-12**		**1**	
	1965	S-800-10-81-12	Udvidelse af uopsigelighedsperiode for Ville Jensens lejemål			
	1972	S-800-11	Kystsikringsforsøg ved Rømø			
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg I			
164		**S-800-12**	**S-800-20**		**1**	
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg II			
	1976	S-800-12-1	Klitfodsbeskyttelsesforsøg			
	1973	S-800-13	Ralgravning, Thyborøn til Lykken			
	1969	S-800-14	Kystsikring ved Thyborøn			
	1974	S-800-18	Beskæftigelsesfremmende foranstaltninger på Jyllands vestkyst			
	1974	S-800-19	Thorsmindetangerne og området ved Mærsk, kystsikringsarbejder			
	1975	S-80019-1	Parkeringspladser på Thorsmindetangerne			
	1978	S-80019-2	Kystteknisk rapport " Thorsmindetangerne 1978"			
	1975	S-800-20	Dispositionsplan for Sydthy kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
165		**S-800-22-2**			**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg I			
166		**S-800-22-2**	**S-800-22-3**		**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg II			
	1975	S-800-22-3	Flytning af Søndre Tværdige i Thyborøn			
167		**S-800-24**	**S-800-27**		**1**	
	1976	S-800-24	Byplanvedtægt for sommerhusområde i Klegod			
	1976	S-800-26	Kystsikring ved Thorsminde Havn			
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg I+II			
168		**S-800-27**			**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg III			
169		**S-800-27**	**S-800-27-1**		**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg IV			
	1984	S-800-27-1	Tilladelse til opsætning af fire nye fyr på Agger Tange			
170		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg I			
171		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg II			
172		**S-800-30**			**1**	
	1977	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1978	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1979	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1980	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
173		**S-800-31**	**S-800-39**		**1**	
	1977	S-800-31	Etablering af vandkraftsøer ved den jydske vestkyst			
	1978	S-800-32	Lokalplanforslag til feriehotel i Ulfborg-Vemb kommune			
	1979	S-800-33	Bunkers på vestkysten			
	1979	S-800-35	Kystsikring ved Lønstrup Bæk´s udløb i Vesterhavet			
	1980	S-800-36	Drøftelse af kystsikring i Ringkøbing amtskommune			
	1980	S-800-37	Rapport " Vestkysten 80"			
	1981	S-800-37-1	Strandfodring ved affaldsdepotet på Harboøre Tange			
	1981	S-800-39	Ralgravning ved Kollerup Strand			
174		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg I			
175		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg II			
176		**S-800-41**	**S-800-42**		**1**	
	1981	S-800-41	Kystsikring af Vestkysten fra den kommunale momsfond			
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-1980			
177		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
178		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
179		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
180		**S-800-44**	**S-800-46**		**1**	
	1981	S-800-44	Råstofindvinding på matrikel nummer 13 i Klim			
	1981	S-800-45	Fredning af strandenge ved Bøvling og Holmen			
	1982	S-800-46	Eventuelt tilskud til kystsikring ved Blåvand			
181		**S-800-47**			**1**	
	1982	S-800-47	Kystsikring, Sædding Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
182		**S-800-48**	**S-800-51**		**1**	
	1959	S-800-48	Kystsikring ved Klitmøller			
	1982	S-800-49	Motelbyggeri i Krig-Vig			
	1982	S-800-50	Klitforstærkning ved Hovvig			
	1983	S-800-51	Kystsikring ved Fjand			
183		**S-800-52**	**S-800-56**		**1**	
	1983	S-800-52	Forslag til lov om bidrag til kystsikring i Ringkøbing amt			
	1984	S-800-54	Sikring af Mårup kirke			
	1986	S-800-55	Stormflodsskader ved vestkysten i november 1985			
	1986	S-800-56	Høfdeanlæg ved Kleppen			
184		**S-900-2**	**S-900-24**		**1**	
	1969	S-900-2	Kystsikring mellem Sæby og Sulbæk			
	1972	S-900-7	Kystsikring ud for Søkjær Dige			
	1972	S-900-9	Kystforholdene i Juelsminde kommune			
	1974	S-900-24	Høfdeanlæg ved Trelde Næs, Fredericia			
185		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg Va+Vb			
186		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VI			
187		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VII			
188		**S-900-26**	**S-900-36**		**1**	
	1974	S-900-26	Høfde ved Skæring Strand			
	1975	S-900-27	Ulovligt opførte høfder på Engelst Odde, Fur			
	1975	S-900-28	Høfder ved Gammelbro Camping, Årøsund			
	1975	S-900-29	Høfdeanlæg ved Vrinners Strand			
	1975	S-900-31	Høfdeanlæg ved Pøt Strandby			
	1975	S-900-32	Etablering af to høfder ud for feriekolonien "Naldtang"			
	1976	S-900-36	Kystsikring ved Glyngøre Odde			
189		**S-900-44**	**S-900-64**		**1**	
	1976	S-900-44	Kystsikring i Floulev			
	1976	S-900-48	Kystsikring ved Glyngøre			
	1977	S-900-50	Kystsikring ved Ejsingholm			
	1977	S-900-52	Ændring af kystlinien ved Dueholm			
	1972	S-900-56	Ulovligt opført høfdebyggeri foretaget af Holger Pedersen			
	1977	S-900-58	Høfdebyggeri ved Sønderskoven			
	1977	S-900-60	Etablering af høfde ved Blans Strand, Als Fjord			
	1979	S-900-62	Kystbeskyttelse ved vestkysten			
	1977	S-900-64	Statstilskud til kystsikringsarbejde ved Lågmade i Egernsund			
190		**S-900-65**	**S-900-72**		**1**	
	1978	S-900-65	Kystsikring ved Hellesø, Als			
	1977	S-900-66	Kystsikring ved Gullerup, Mors			
	1978	S-900-67	Kystsikring ved Hørup Klint			
	1978	S-900-68	Kystsikring i den sydlige del af Frederikshavn kommune			
	1978	S-900-69	Høfder ved Nappedam, Rønde kommune			
	1978	S-900-70	Ulovligt opført betonmur af rederiet C. Clausen A/S, Graasten			
	1977	S-900-71	Høfdeanlæg i Sønderborg kommune			
	1978	S-900-72	Savværk på søterritoriet i Kattegat			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
191		**S-900-73**	**S-900-81**		**1**	
	1978	S-900-73	Eventuel kystsikring ud for Rønvej på Jegindø			
	1979	S-900-75	Kystforholdene omkring Vemmingbund i Sønderjyllands amt			
	1979	S-900-76	Kystsikringsarbejder på matrikel nummer 369 Holm ejerlav			
	1979	S-900-77	Høfdeanlæg, Hadsund kommune			
	1979	S-900-78	Kystsikring ved Hvidbjerg Strand			
	1960	S-900-79	Høfder fra Lundingsvej til Lillebælts Alle´ ved Østerstrand			
	1979	S-900-80	Mole for matrikel nummer 69 , Skovby			
	1979	S-900-81	Kystsikring ved Røjle by, Vejle amt			
192		**S-900-82**	**S-900-90**		**1**	
	1979	S-900-82	Etablering af kystsikringsanlæg ved Ørbyhage			
	1979	S-900-83	Kystsikringsanlæg matrikel nummer 5 ab, Houens Odde			
	1979	S-900-84	Høfdeanlæg etableret uden tilladelse ud for Dampskibsvej 17			
	1979	S-900-85	Kystsikring på Skallingen			
	1980	S-900-86	Kystsikring Grønninghoved Strand, Christiansfeld kommune			
	1980	S-900-87	Bygning af høfder langs kysten ud for Egense Skanse			
	1983	S-900-88	Deklaration vedrørende betonbro ved Kysing Næs			
	1981	S-900-90	Forsøgsanlæg på Skallingen			
193		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg I			
194		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg II			
195		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg III+IV			
196		**S-900-92**	**S-900-105**		**1**	
	1982	S-900-92	Stormflodsskader på Geddal dige			
	1981	S-900-93	Kystsikring ud for Sæby Havn			
	1981	S-900-94	Kystnedbrydning ved Aggersborg i Løgstør kommune			
	1982	S-900-95	Hovedistandsættelse af høfder ved den nordlige kyst på Mors			
	1983	S-900-96	Kystsikringsanlæg øst for Ballebro			
	1983	S-900-97	Kystsikringsanlæg ved matrikel nummer 31h, Erritsø			
	1983	S-900-98	Kystsikring ud for "Fodmosen" Vadum Strand, Spøttrup			
	1984	S-900-99	Kystsikring på Endelave			
	1984	S-900-100	Råstofindvinding på søterritoriet i Limfjorden			
	1984	S-900-101	Vedrørende henkastning af affald på matrikel nr. 3a, Taulov			
	1984	S-900-102	Høfde ved Gudsø Vig			
	1985	S-900-103	Sandindvinding på matrikel nummer 93 Trelde by, Fredericia			
	1987	S-900-104	Stormflodsberedskab ved Limfjorden			
	1988	S-900-105	Ulovlig kystsikring ved Humlum			
197		**S-1000-1**	**S-1000-7**		**1**	
	1953	S-1000-1	Gilbjerghoved kystsikringsanlæg			
	1954	S-1000-1-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilbjerghoved			
	1968	S-1000-7	Opfyldning, Lundeborg			
198		**S-1000-24**	**S-1000-30-20-1**		**1**	
	1965	S-1000-24	Kystsikring, Dueodde			
	1974	S-1000-29	Kystsikring, Enebærodde			
	1958	S-1000-30	Kystsikring, Ålsgårde			
	1958	S-1000-30-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Ålsgårde, Boderne, Ellekilde			
199		**S-1000-34**	**S-1000-34-1**		**1**	
	1956	S-1000-34	Tisvilde kystsikringslag			
	1974	S-1000-34-1	Sankt Helenekilde kystsikringslag			
200		**S-1000-37**			**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
201		**S-1000-37**	**S-1000-37-20-1**		**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg II			
	1955	S-1000-37-20-1	Vedtægt for Rågeleje Strand Øst af 1953			
202		**S-1000-42**	**S-1000-50**		**1**	
	1975	S-1000-42	Kystsikring ved Hald Strand			
	1977	S-1000-42-1	Reetablering af kystsikring, Hald Strand			
	1975	S-1000-45	Kystsikring fra Helsingør Nordhavn til Julebækskoven			
	1985	S-1000-45-20-1	Klage over bestyrelsen for Dige- og Kystsikringslaget Marienlyst			
	1976	S-1000-48	Kystsikring, Sletten			
	1953	S-1000-50	Kystsikring ved Holløse og Helenekilden			
203		**S-1000-51**	**S-1000-52**		**1**	
	1956	S-1000-51	Kystsikring, Gilleleje			
	1966	S-1000-51-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilleleje Strandbakker			
	1978	S-1000-52	Kystsikring, Kikhavn			
204		**S-1000-53**	**S-1000-64**		**1**	
	1955	S-1000-53	Kystsikring, Børstrup Hage			
	1953	S-1000-53-10	Regnskaber vedrørende Børstrup Hage kystsikringslag			
	1956	S-1000-53-20-1	Vedtægt for Børstrup Hage kystsikringslag			
	1976	S-1000-54	3 høfder ved Veddinge			
	1976	S-1000-59	Kystsikring ved Ejby Havn			
	1977	S-1000-63	Høfder ved Galløkken, Rønne kommune			
	1977	S-1000-64	Kystsikring mellem Gasværksvej og Bagerstræde i Hundested			
205		**S-1000-66**	**S-1000-74**		**1**	
	1977	S-1000-66	Kystsikring ved Strøby			
	1977	S-1000-67	Kystsikring ved Gjorslev			
	1977	S-1000-68	Kystsikring ved Falsters Østkyst			
	1977	S-1000-69	Kystsikring ved Kirkebakken i Bogense			
	1977	S-1000-71	Kystsikring ved Skælskør Fjord og Omø			
	1977	S-1000-72	Kystsikring ved Hyllingebjerg i Liseleje			
	1977	S-1000-73	Kystsikring ved Liseleje			
	1977	S-1000-74	Kystsikring ved Humlebæk			
206		**S-1000-75**	**S-1000-82**		**1**	
	1977	S-1000-75	Kystsikring ved Vejby Strand			
	1977	S-1000-76	Høfder ved Nysted Feriehjem			
	1977	S-1000-79	Kystsikring ud for Nordre Strandvej, Ellekilde			
	1978	S-1000-80	Kystsikring for landevej nummer 723, Ærøskøbing-Marstal			
	1978	S-1000-81	Kystsikring i grundejerforeningen Drøsselbjerg Strandpark			
	1978	S-1000-82	Kystsikring ved børnehjemmet "Vallø Strand"			
207		**S-1000-83**	**S-1000-91**		**1**	
	1978	S-1000-83	Kystsikring ved Kirke Stillinge			
	1978	S-1000-84	Kystsikring ved matrikel nummer 11b, Keldstrup by			
	1978	S-1000-86	Kystsikring ved Dovns Klint			
	1979	S-1000-87	Kystsikring ved Nakkehoved, Nordsjælland			
	1979	S-1000-88	Sti langs kysten fra Tuborg til Charlottenlund Fort			
	1979	S-1000-89	Stenkastning ud for matrikel nummer 31ab, Ristinge by			
	1979	S-1000-90	2 ulovligt opførte høfder ud for matrikel nr.7p, Ny Humlebæk			
	1979	S-1000-91	Kystsikring ved Strib Nordstrand, Provstebakken			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
208		**S-1000-93**	**S-1000-107**		**1**	
	1979	S-1000-93	Sikring af klitterne på "Hønen", Fanø kommune			
	1980	S-1000-94	Høfde ved Egholm, Agersø			
	1980	S-1000-95	Kystsikring ved Agernakke Klint, Roskilde Fjord			
	1980	S-1000-96	Kystnedbrydning på Anholt			
	1981	S-1000-97	Kystsikringsanlæg på Sevedø			
	1981	S-1000-98	Kystsikring ved Gniben, Sjællands Odde			
	1982	S-1000-99	Kystsikring ved Langø, Fyns Hoveds vestside			
	1982	S-1000-100	Stenhøfder ud for Hjalet, matrikel nummer 28a, Bakkebølle			
	1982	S-1000-101	Kystsikringsanlæg i Tollerup by, Melby			
	1982	S-1000-102	Kystsikring, Udsholt by			
	1982	S-1000-103	Kystsikring mellem Snekkersten Havn og Helsingør Statshavn			
	1982	S-1000-104	Kystsikring fra Hundested Havn til Kikhavn			
	1982	S-1000-105	Kystsikringsanlæg ud for grundejerforeningen Basbjerg			
	1982	S-1000-106	Kystsikring langs Hyldebo Strandvej, Sjællands Odde			
	1983	S-1000-107	Kystsikring ud for matrikel nummer 7d, Glænøvej i Skælskør			
209		**S-1000-108**	**S-1000-109**		**1**	
	1983	S-1000-108	Strandfodringsforsøg ved Hald Strand			
	1983	S-1000-109	Kystsikring, Vejby Strand			
210		**S-1000-111**	**S-1000-122**		**1**	
	1984	S-1000-111	Ulovligt moleanlæg ved Øster Skerninge			
	1985	S-1000-112	Bølgebrydere ved Udsholt Strand, Nordsjælland			
	1985	S-1000-113	Reparation af sandfanger i Lynæs Havn			
	1986	S-1000-114	Kystsikring ved Nøddebohuse, Hundested			
	1986	S-1000-115	Kystsikring ved Enøstranden, Næstved kommune			
	1986	S-1000-116	Klage over bølgebryder ud for matrikel nummer 5c, Holløse			
	1986	S-1000-117	Høfdeanlæg ud for matrikel nr. 490, Frølunde By, Tårnborg			
	1958	S-1000-118	Tilskyllet areal ud for matrikel nummer 22ab, Klostermarken			
	1988	S-1000-119	Høfder ud for matrikel nummer 53b, Strøby			
	1988	S-1000-122	Kystbeskyttelse på matrikel nummer 13g, Søndre Alslev By			
211		**S-1100-2**	**S-1200-3**		**1**	
	1972	S-1100-2	Lossepladser på søterritoriet			
	1978	S-1100-7	Arbejde i Danmark med sandsugere			
	1980	S-1100-8	Vejledning for inddæmning og opfyldning af arealer på søterritoriet			
	1981	S-1100-9	Naturgasledningens krydsning med Lillebælt			
	1982	S-1100-10	Udkast til besvarelse af folketingets miljø- og planlægningsudvalg			
	1965	S-1200-1	Opfyldning i Nybøl Nor ud for A/S Bachmann´s Teglværk			
	1971	S-1200-3	Opfyldning i Limfjorden vest for Gøl Havn			
212		**S-1200-11**	**S-1200-12**		**1**	
	1967	S-1200-11	Opfyldning øst for Storodde Havn, Thisted			
	1960	S-1200-12	Opfyldning i Limfjorden			
213		**S-1200-13**	**S-1200-18**		**1**	
	1953	S-1200-13	Opfyldning af Sildekulen, Flensborg Fjord			
	1954	S-1200-14	Opfyldning ved Enstedværket			
	1970	S-1200-18	Opfyldning ved Kongsdal vest for cementfabrikken "Dania"			
214		**S-1200-21**			**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg I			
215		**S-1200-21**	**S-1200-24**		**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg II			
	1969	S-1200-23	Inddæmning i krebsehavet ved Aså			
	1967	S-1200-24	Opfyldning af fjorden ved Hjarbæk			
216		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
217		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg II			
218		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg III			
219		**S-1200-29**	**S-1200-31**		**1**	
	1971	S-1200-29	Bademole ved Stejlgabet i Dokkedal, Sejlflod kommune			
	1958	S-1200-31	Opfyldning syd for Horsens Havn			
220		**S-1200-32**	**S-1200-36**		**1**	
	1972	S-1200-32	Opfyldning i Spang Nor, Augustenborg Fjord			
	1956	S-1200-34	Ny mole på Branden-side			
	1959	S-1200-35	Opfyldning i Horsens Fjord			
	1972	S-1200-36	Opfyldning på Mors i forbindelse med bygning af Sallingsundbroen			
221		**S-1200-39**	**S-1200-43**		**1**	
	1972	S-1200-39	Opfyldning syd for Strandby Havn			
	1973	S-1200-43	Opfyldning ved Havnevej i Egernsund			
222		**S-1200-47**	**S-1200-55**		**1**	
	1961	S-1200-47	Vejdæmning over Mariager fjord, godset Overgaard			
	1975	S-1200-55	Opfyldning syd for Sæby Havn			
223		**S-1200-61**	**S-1200-68**		**1**	
	1975	S-1200-61	Opfyldning ved Vejle Fjord, Andkær By			
	1975	S-1200-65	Berigtigelse af kystlinien, Skodsbøl, Broager sogn			
	1976	S-1200-66	Opfyldning i Stenballesund, Horsens Fjord			
	1976	S-1200-67	Opfyldning nord for Struer langs Venø Bugt			
	1976	S-1200-68	Opfyldning ved Hou Havn, Hals kommune			
224		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg I			
225		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg II			
226		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg III			
227		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg IV			
228		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg V			
229		**S-1200-71**	**S-1200-76**		**1**	
	1976	S-1200-71	Opfyldning ved Glatved Strand			
	1977	S-1200-72	Udstykning af matrikel nummer 1p, Stevn By, Vive sogn			
	1977	S-1200-73	Opfyldning i Ebeltoft Vig			
	1977	S-1200-74	Etablering af fugleø på "Krabborre" i Gudsø Vig			
	1977	S-1200-75	Landevej 535, forlægning ved Torum og Selde			
	1977	S-1200-76	Opfyldning af Limfjorden til Lindholm Strandpark			
230		**S-1200-77**	**S-1200-78**		**1**	
	1977	S-1200-77	Opfyldning ved Tangkrogen i Århus			
	1977	S-1200-78	Opfyldning ved matrikel nummer 9a, Sejet by, Uth sogn			
231		**S-1200-80**			**1**	
	1978	S-1200-80	Opfyldning ved Øster Hurup Havn			
232		**S-1200-81**	**S-1200-89**		**1**	
	1978	S-1200-81	Opfyldning af Lillestrand matrikel nummer 9, Glud by og sogn			
	1978	S-1200-82	Opfyldning i Klosterfjorden			
	1978	S-1200-83	Opfyldning til erhvervsområde, Løgstør			
	1969	S-1200-85	Fyldplads i Vester Hassing			
	1978	S-1200-86	Uddybning af Tunø Havn			
	1961	S-1200-87	Landvindingsarbejder ved øen i Limfjorden			
	1980	S-1200-89	Dæmning ved vestsiden af øen Egholm			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
233		**S-1200-90**	**S-1200-93**		**1**	
	1980	S-1200-90	Opfyldning af søterritoriet syd for Sæby Havn			
	1980	S-1200-91	Opfyldning ud for Vindø teglværk, Mariager Fjord			
	1981	S-1200-92	Opfyldning ved Bønnerup Strand			
	1980	S-1200-93	Opfyldning ved Skærbækværket samt udvidelse af kulplads			
234		**S-1200-94**	**S-1200-100**		**1**	
	1981	S-1200-94	Opfyldning ved Årøsund Havn			
	1981	S-1200-95	Opfyldning ved Hvide Sande, Ringkøbing Fjord			
	1982	S-1200-97	Berigtigelse af matrikelkort, Næs Sund			
	1987	S-1200-98	Lokalplan nr. 126. "Fregatten Jylland"			
	1982	S-1200-99	Morsø Skibsværft			
	1983	S-1200-100	Uddybning ud for Kathrinehøj 31, Vonsbæk			
235		**S-1200-101**	**S-1200-103**		**1**	
	1984	S-1200-101	Inddæmning mellem Aggersundbroen og Amtoft, Limfjorden			
	1984	S-1200-102	Opfyldning af areal i Skyttehusbugten, Vejle Fjord			
	1984	S-1200-103	Sejlrenden ved Læsø			
236		**S-1200-104**	**S-1200-107**		**1**	
	1984	S-1200-104	Opfyldning ved Frydenstrand, Frederikshavn			
	1985	S-1200-105	Kystsikring ved Klitgård i Limfjorden			
	1985	S-1200-106	Matrikulering af opfyldt areal ved Horsens Fjord			
	1985	S-1200-107	Opfyldning, Skærbæk by, Taulov			
237		**S-1200-108**	**S-1200-114**		**1**	
	1985	S-1200-108	Kystsikring ved Hjarbæk Havn			
	1985	S-1200-109	Klage over opfyldning i Egernsund ud for matrikel nummer 61			
	1986	S-1200-110	Indvinding af areal ved Lemvig Havn			
	1986	S-1200-111	Opfyldning i Augustenborg Fjord			
	1986	S-1200-112	Fjernelse af nedbrydningsmaterialer, Nybøl Nor			
	1986	S-1200-113	Opfyldning, Tychsen´s Teglværk			
	1987	S-1200-114	Kystsikring, Karlby			
238		**S-1200-115**	**S-1200-123**		**1**	
	1987	S-1200-115	Lokalplan nummer 156 for Hobro kommune			
	1987	S-1200-117	Opfyldning i Limfjorden ved Sebbersund Kro			
	1987	S-1200-118	Etablering af ny kulplads ved Skærbækværket			
	1988	S-1200-119	Etablering af fyldplads ud for Ålborg Lufthavn			
	1988	S-1200-120	Tilladelse til bibeholdelse af opfyldning i Egernsund			
	1988	S-1200-121	Opfyldning i Århus Bugt ved matrikel nr.12, Vejlby, Risskov			
	1988	S-1200-122	Etablering af indspulingsområde, Skyttehusodden			
	1988	S-1200-123	Opfyldning på søterritoriet Nybølnorvej 10, Broager kommune			
239		**S-1300-1**			**1**	
	1964	S-1300-1	Opfyldning øst for Holbæk Havn			
240		**S-1300-2**			**1**	
	1964	S-1300-2	Deponering på Odense kommunes losseplads på Stige Ø			
241		**S-1300-3**			**1**	
	1956	S-1300-3	Opfyldning ved Odense stålskibsværft, Lindø			
242		**S-1300-5**			**1**	
	1967	S-1300-5	Opfyldning ved Overby Stenværk i Sejerøbugten			
243		**S-1300-7**	**S-1300-8**		**1**	
	1953	S-1300-7	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1958	S-1300-8	Opfyldning ved Masnedøværket			
244		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg I			
245		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
246		**S-1300-13**	**S-1300-14**		**1**	
	1971	S-1300-13	Opfyldning ved Superfos A/S, Tårnby kommune, Kastrup			
	1953	S-1300-14	Opfyldning ud for Dragørfortet			
247		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg I			
248		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg II+III			
249		**S-1300-23**	**S-1300-26**		**1**	
	1958	S-1300-23	Opfyldning ved Asnæsværket			
	1969	S-1300-24	Opfyldning i Holbæk Fjord ved Dragerupvig Lystbådehavn			
	1954	S-1300-26	Inddæmning af Dybsø Fjord			
250		**S-1300-27**	**S-1300-34**		**1**	
	1966	S-1300-27	Opfyldning ved Kallø Grå, Sakskøbing			
	1956	S-1300-33	Opfyldning af Korsør Nor			
	1954	S-1300-34	Inddæmning ved sindssygehospitalet Sankt Hans			
251		**S-1300-35**	**S-1300-41**		**1**	
	1963	S-1300-35	Broanlæg matrikel nr. 26y, Balle by, Kalvehave, Langebæk			
	1961	S-1300-37	Opfyldning af Vemmenæs færgemole, Tåsinge			
	1953	S-1300-40	Opfyldning ved Avedøre Holme			
	1964	S-1300-41	Opfyldning af areal i Nakskov Fjord			
252		**S-1300-43**	**S-1300-52**		**1**	
	1969	S-1300-43	Opfyldning ved Kyndbyværkets Havn			
	1969	S-1300-47	Udvidelse af Lyndby Havn			
	1972	S-1300-52	Anlæg af ny landevej syd for Skælskør Nor			
253		**S-1300-57**			**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg I			
254		**S-1300-57**	**S-1300-66**		**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg II			
	1973	S-1300-66	Dumpning af materiale ved Sorthat, Hasle			
255		**S-1300-71**			**1**	
	1966	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
256		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
257		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
258		**S-1300-78**	**S-1300-83**		**1**	
	1958	S-1300-78	Opfyldning ved Nykøbing Sjælland			
	1959	S-1300-82	Opfyldning ved Trelholm, Nakskov Havn			
	1974	S-1300-83	Opfyldning ud for matrikel nummer 2d, Vemmenæs			
259		**S-1300-85**	**S-1300-89**		**1**	
	1974	S-1300-85	Opfyldning syd for Mosede Havn			
	1987	S-1300-86	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1975	S-1300-88	Dæmning ved Voerså			
	1975	S-1300-89	Opfyldning i Kalundborg Inderfjord			
260		**S-1300-92**	**S-1300-93-1**		**1**	
	1975	S-1300-92	Forholdene omkring Tude Å´s udløb i Storebælt			
	1960	S-1300-93	Opfyldning i Stege Bugt			
	1979	S-1300-93-1	Klage over henlæggelse af affald, Stege Sukkerfabrik			
261		**S-1300-93-2**	**S-1300-105**		**1**	
	1979	S-1300-93-2	Opfyldning ved Stege Nor			
	1975	S-1300-95	Opfyldning, Kemisk Værk, Køge			
	1976	S-1300-102	Opfyldning i Nakskov Fjord			
	1976	S-1300-105	Etablering af erhvervsområde syd for Hasle Havn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
262		**S-1300-108**			**1**	
	1977	S-1300-108	Landvindingsarbejder i Smålandshavet			
263		**S-1300-113**	**S-1300-121**		**1**	
	1977	S-1300-113	Opfyldning af nordkysten på Farø			
	1958	S-1300-115	Opfyldning af areal ved Kerteminde Fjord			
	1977	S-1300-116	Indpumpning af sand ved Dansk Folkeferie, Karrebæksminde			
	1978	S-1300-117	Landvindingsprojekt betegnet "Sydsjællandsplanen			
	1981	S-1300-118	Opfyldning ud for matrikel nummer 145c, Skælskør			
	1978	S-1300-119	Broforbindelse, Langø			
	1978	S-1300-121	Opfyldning nord for Kastrup Havn			
264		**S-1300-123**	**S-1300-126**		**1**	
	1978	S-1300-123	Anlæg af skydeanlæg ved Hyllekrog			
	1979	S-1300-124	Opfyldning ved Egebjergvej, Nykøbing Sjælland			
	1979	S-1300-126	Kunstig ø til deponering af flyveaske, Jammerlandsbugten			
265		**S-1300-127**	**S-1300-132**		**1**	
	1961	S-1300-127	Opfyldning ved Bandholm Havn			
	1964	S-1300-128	Opfyldning ved Roskilde Fjord			
	1980	S-1300-129	Opfyldning ved landingen i Troense			
	1980	S-1300-130	Klage over klapning i Dalby Bugt, Odense Havn			
	1976	S-1300-131	Dageløkke Havn			
	1980	S-1300-132	Afståelser til offentlig vej, Rønne			
266		**S-1300-134**	**S-1300-138**		**1**	
	1980	S-1300-134	Kystsikring ved Stevnsvej 13-15, Strøby Egede			
	1980	S-1300-135	Opfyldning mellem Odense Kanal og Seden Strand			
	1961	S-1300-136	Opfyldning ved Rørvig Havn			
	1981	S-1300-138	Opfyldning af stålpram, erstatning af pontonbro, Frederiksværk			
267		**S-1300-139**	**S-1300-142**		**1**	
	1981	S-1300-139	Askedepot, Stigsnæsværket			
	1969	S-1300-140	Inddæmning af Henninge Nor			
	1981	S-1300-141	Inddæmning, Koklapperne, Tårnby			
	1982	S-1300-142	Fejø fyldplads			
268		**S-1300-143**	**S-1300-148**		**1**	
	1982	S-1300-143	Opfyldning ved Hotel Fåborg Fjord			
	1984	S-1300-144	Opfyldning i forbindelse med fast forbindelse over Guldborgsund			
	1984	S-1300-145	Midlertidig opfyldninger i Svendborgsund			
	1984	S-1300-146	Indvindig af areal ved Assens sukkerfabrik			
	1984	S-1300-147	Opfyldning ved Siø			
	1984	S-1300-148	Midlertidige arbejdsdæmninger, Skårupøre Sund			
269		**S-1300-150**	**S-1300-157**		**1**	
	1984	S-1300-150	Opfyldning nord for Kronprins Frederiks Bro, Frederikshavn			
	1984	S-1300-151	Ulovlig opfyldning ud for Kystvej 16-18, Vindeby			
	1985	S-1300-152	Opfyldning ved Hotel Marienlyst i Helsingør			
	1985	S-1300-153	Opfyldning og matrikulering ved Skælskør Fjord			
	1955	S-1300-154	Matrikulering af opfyldt areal ved Ærøskøbing			
	1985	S-1300-155	Fyldplads ved Lindholmsvej, Nyborg			
	1985	S-1300-156	Indpumpning af slam, Pouls Vig, Næstved			
	1985	S-1300-157	Anlæg af Fjordstien, Holbæk			
270		**S-1300-158**			**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg I			
271		**S-1300-158**	**S-1300-160**		**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg II			
	1986	S-1300-159	Opfyldning af areal ved Frederikssund			
	1986	S-1300-160	Opfyldning, Middelfart Lystbådehavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
272		**S-1300-161**	**S-1300-163**		**1**	
	1987	S-1300-161	Opfyldning, Københavns Lufthavn			
	1968	S-1300-162	Opfyldning ud for matrikel nummer 5bd, Himmelev			
	1987	S-1300-163	Sandindvinding nord for Karrebæksminde			
273		**S-1300-164**	**S-1400-4**		**1**	
	1988	S-1300-164	Opfyldning ved Assens, lokalplan for Hotel Assens			
	1988	S-1300-167	Opfyldning syd for Hundested Havn			
	1988	S-1300-168	Opfyldning ved Søby Monnet, Tåsinge			
	1988	S-1300-169	Opfyldning ud for matrikel nummer 28a, Søby			
	1988	S-1300-170	Opfyldning ud for matrikel nummer 33, Søby			
	1972	S-1400-1	Transport af farlige kemikalier			
	1972	S-1400-2	Udløbsledninger			
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
274		**S-1400-4**	**S-1400-15**		**1**	
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
	1978	S-1400-12	Transmissionsledninger for naturgas			
	1978	S-1400-13	Overdragelse af visse sager til Handelsministeriet			
	1982	S-1400-14	Rørledning for transport af råolie. Vesterhavet til Fredericia			
	1982	S-1400-15	Kabelforbindelse over Hjarnø Sund. Kloakering mod Binderup			
275		**S-1500-8-1**	**S-1500-53**		**1**	
	1982	S-1500-8-1	Søkabelanlæg mellem Ellekilde Hage og Domsten			
	1968	S-1500-24	El-kabel mellem Vigelsø og Klintebjerg			
	1973	S-1500-46	Udlægning af 60 Kilowatt søkabel i Egernsund			
	1959	S-1500-53	2 stk. 250 kilowatt søkabler i Skagerak fra Norge til Jylland			
276		**S-1500-55**	**S-1500-73**		**1**	
	1974	S-1500-55	10 kilowatt søkabel mellem Sønderby Strand og Endelave			
	1976	S-1500-60	Søkabel fra Bornholm til Sverige			
	1976	S-1500-61	Stærkstrømskabel for rederiet A.P.Møller´s skibe i Sandvig, Als			
	1976	S-1500-62	Kabel fra England til Danmark			
	1977	S-1500-67	Kabelrør,Guldborgsund,KTAS(KøbenhavnsTelefon Aktieselskab)			
	1977	S-1500-70	Kabel mlellem Avernakø og Korshavn			
	1977	S-1500-71	Udvidelse af kabelgrav under Masnedsund			
	1977	S-1500-72	Udløbsledninger, fjernvarmeledninger under Masnedsund			
	1977	S-1500-73	Oplægning af tankskibe i Sandvigbugten			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
277		**S-1500-74**	**S-1500-94**		**1**	
	1977	S-1500-74	10 kilowatt kabelanlæg i Agersø Sund			
	1978	S-1500-75	Kabel til "RAS MÆRSK" og "REGINA MÆRSK"			
	1957	S-1500-76	Kabelfelt mellem Esbjerg og Fanø			
	1978	S-1500-77	Kabel fra Brohave, Fyn til Nordlangeland			
	1978	S-1500-78	Nedspuling af elkabler til fyrbelysning ved Udbyhøj			
	1966	S-1500-79	Ulykke på Ketting Nor ved passage under luftledning			
	1978	S-1500-80	Kabel, København-Rønne-Bielice (Polen)			
	1979	S-1500-81	Kabel mellem Blanc Hoved og øen Lindholm			
	1979	S-1500-82	10 kilowatt kabel under Orø Østerløb			
	1979	S-1500-83	Kabel mellem Sjælland og Sverige			
	1980	S-1500-85	Lavspændingskabel mellem Hornsherred og Eskildsø			
	1980	S-1500-86	Søkabel fra Skårup til Fæbæk			
	1980	S-1500-87	60 kilowatt kabel i Als Fjord mellem Ballebro og Hardeshøj			
	1980	S-1500-88	Dragning af søkabler til fyrbåde i Nakskov Fjord			
	1980	S-1500-89	Udlægning af 10 kilowatt højspændingsledning, Salling og Fur			
	1981	S-1500-90	Multiplex-kabelanlæg på strækningen Holbæk og Asnæs			
	1981	S-1500-91	10 kilowatt søkabel i Haderslev Fjord - Stevelt og Havgyden			
	1984	S-1500-92	El-kabel og rentvandsledning over Hjarnø Sund			
	1986	S-1500-93	Vandkabel fra Rødby til Puttgarten			
	1988	S-1500-94	Luftledning over Limfjorden ved Vendsysselværket			
278		**S-1600-3**	**S-1600-7**		**1**	
	1971	S-1600-3	Sugeledning i Limfjorden			
	1970	S-1600-7	Spildevandsledning fra Grinstedsværkets fabrik			
279		**S-1600-8**	**S-1600-24**		**1**	
	1971	S-1600-8	Udløbsledning og forbindelsesledning i Limfjorden ved Nr. Sundby			
	1970	S-1600-9	Kloak-og afløbsledning ved Mommark Camping			
	1980	S-1600-11	Kølevandsindsugningsledning for Nordalim aktieselskab, Århus			
	1971	S-1600-17	Spildevandsudløb i Vejle Fjord ved Vognkær Enge			
	1969	S-1600-24	Udløbsledning ved Haslevgårde syd for Øster Hurup Havn			
280		**S-1600-28**	**S-1600-35**		**1**	
	1972	S-1600-28	Fjernelse af kloakledning i Lillebælt ved Erritsø			
	1972	S-1600-31	Udløbsledning i Mariager Fjord øst for Hadsund fiskerihavn			
	1972	S-1600-34	Udløbsledning i Ebeltoft Vig, Sølystgård Camping, Fuglesøcentret			
	1972	S-1600-35	Udløbsledning i Kattegat ved Fornæs, Grenå kommune			
281		**S-1600-36**	**S-1600-47**		**1**	
	1972	S-1600-36	Ændring af udløbsledning i Jammerland Bugt			
	1972	S-1600-38	Udløbsledning ved Nyøbing Mors Havn			
	1969	S-1600-39	Udløbsledning ved Sønderby på Kegnæs			
	1972	S-1600-40	Kloakudløb fra Gråsten Slagteri i Gråsten Havn			
	1965	S-1600-41	Spildevandsledning nord for Dalsgårde, Flensborg Fjord			
	1965	S-1600-47	Udløbsledninger i Vejle Fjord ved Strandhuse, Juelsminde			
282		**S-1600-48**	**S-1600-50**		**1**	
	1964	S-1600-48	Klage over udløbsledning i Lillebælt, Fredericia Centralrenseanlæg			
	1973	S-1600-49	Udløbsledning fra Jysk Nervesanatorium i Vejle Fjord			
	1973	S-1600-50	Udløbsledning ved Hals			
283		**S-1600-51**	**S-1600-53**		**1**	
	1973	S-1600-51	Dykkerkontrol af udløbsledning i Kattegat fra Sæby renseanlæg			
	1973	S-1600-52	Udløbsledning for spildevand fra renseanlæg, Tversted			
	1973	S-1600-53	Frederikshavn centralrenseanlæg			
284		**S-1600-55**	**S-1600-57**		**1**	
	1973	S-1600-55	Udløbsledning fra Kolding centralrenseanlæg i Lillebælt			
	1973	S-1600-56	Udløbsledning i Alssund fra kursusejendom "Sandbjerg", Sundved			
	1973	S-1600-57	Udløbsledning til Limfjorden fra Attrup renseanlæg, Brovst			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
285		**S-1600-59**	**S-1600-64**		**1**	
	1973	S-1600-59	Udløbsledning fra Marselisborg renseværk			
	1973	S-1600-60	Rørledning ved Halk Strand, Haderslev			
	1973	S-1600-63	Vejlefjord Højere Skole, spildevands- og regnvandsledning			
	1973	S-1600-64	Udløbsledning fra Gammelmark Camping ved Vemmingbund			
286		**S-1600-65**	**S-1600-78**		**1**	
	1973	S-1600-65	Udløbsledning ved Kodals rende, Løkken-Vrå kommune			
	1973	S-1600-68	Etablering af mekanisk-biologisk renseanlæg ved Nibe			
	1973	S-1600-73	Udledning af spildevand i Ålbæk Bugt			
	1974	S-1600-75	Udløbsledning fra Jegindø rensningsanlæg til Tambosund			
	1974	S-1600-78	Udløbsledning fra Vig Centralrenseanlæg, Juelsminde			
287		**S-1600-80**	**S-1600-91**		**1**	
	1974	S-1600-80	Udledning af regnvand og spildevand fra Erritsø, Lillebælt			
	1974	S-1600-83	Spildevandsledning i Limfjorden fra Superfos aktieselskab			
	1974	S-1600-84	Udløbsledning i Flensborg Fjord ved Huk			
	1974	S-1600-85	Udløbsledning fra tidligere aktieselskab Nestle Nordisk			
	1974	S-1600-86	Spildevandsledning fra Vinkelhage til Rønbjerghage, Lemvig			
	1974	S-1600-89	Ålborg kommunes spildevandsledning under Limfjorden			
	1975	S-1600-91	Udløbsledning fra Aså renseanlæg			
288		**S-1600-93**	**S-1600-99**		**1**	
	1975	S-1600-93	Fjernelse af indsugningsledning i Boeslum Bugt - Holme Strand			
	1975	S-1600-96	Svineslagteriet i Blans, udløbsledning			
	1975	S-1600-98	Overløbsledning i Lillebælt øst for Erritsø			
	1967	S-1600-99	Kloakledning ved Junget Øre i Risgårde Bredning i Limfjorden			
289		**S-1600-102**	**S-1600-107**		**1**	
	1976	S-1600-102	Udløbsledninger i Mriager Fjord			
	1976	S-1600-103	Kloakudløb ved Rønbjerg Hage ved den østlige side af Lemvig			
	1976	S-1600-106	Udløbsledning fra Skibdal til Kås Bredning i Limfjorden			
	1962	S-1600-107	Spildevandsledning ved Vesterø Havn, Læsø			
290		**S-1600-108**	**S-1600-112**		**1**	
	1976	S-1600-108	Havledning i Flensborg Fjord ud for Kollund Østerskov, Bov			
	1976	S-1600-109	Spildevandsledning ved Brejning i Børkop			
	1976	S-1600-111	Afløbsledning ved Fredericia Cellulosefabrik			
	1976	S-1600-112	Udløbsledning ved Odden i Glyngøre			
291		**S-1600-114**			**1**	
	1958	S-1600-114	Superfos ansøgning til ændring af udløbsledning i Lille-Bælt			
292		**S-1600-116**	**S-1600-123**		**1**	
	1976	S-1600-116	Renseanlæg - kloakering vest for Hou Havn, Århus			
	1976	S-1600-117	Udløbsledning i Hjelm Dyb ved Boeslum Strand			
	1967	S-1600-120	Udløbsledning i Saxild Bugt fra Kjelsdam Mejeri			
	1976	S-1600-121	Udløbsledning for renset spildevand Aggersund, Fjerreitslev			
	1977	S-1600-122	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Knebel			
	1977	S-1600-123	Dykkerkontrol af udløbsledningTyverenden, Hammerhavnen			
293		**S-1600-125**	**S-1600-128**		**1**	
	1977	S-1600-125	Havledning i Åbenrå Fjord ud for Gammel Skovbøl			
	1977	S-1600-126	Udløbsledning ved Saxild-Boulstrup			
	1977	S-1600-127	Udløbsledning i Mariager Fjord, Bilfragmentering			
	1977	S-1600-128	Udløbsledning i Vesterhavet ved Agger			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
294		**S-1600-130**	**S-1600-139**		**1**	
	1977	S-1600-130	Mariager rensningsanlæg			
	1977	S-1600-131	Assens rensningsanlæg i Mariager Fjord			
	1977	S-1600-132	Vandledning til Manø gennem Vadehavet			
	1977	S-1600-134	Udløbsledning fra Østerby renseanlæg, Læsø			
	1977	S-1600-135	Udløbsledning Gjøl-Åbybro kommune			
	1977	S-1600-137	Spildevandstrykledning på søterritoriet ved Øster Hurup			
	1966	S-1600-138	Trykvandsledning under Norsminde Fjord			
	1978	S-1600-139	Udløbsledning i Mariager Fjord			
295		**S-1600-140**	**S-1600-143**		**1**	
	1978	S-1600-140	Udløbsledning ved Hyby Lund til Tragten i Lillebælt			
	1978	S-1600-141	Udløbsledninger i Limfjorden fra Ålborg renseanlæg Vest			
	1978	S-1600-142	Spildevandsledning i Alssund, Sønderborg			
	1978	S-1600-143	Udløbsledning fra Gravenshoved Kostskole, Lillebælt			
296		**S-1600-144**	**S-1600-146**		**1**	
	1978	S-1600-144	Fjernvarmeanlæg, Ålborg-Nørre Sundby under Limfjorden			
	1978	S-1600-145	Thisted rensningsanlæg			
	1958	S-1600-146	Cheminovas afløbsledning ved høfde 42/43 i Vesterhavet			
297		**S-1600-147**	**S-1600-148**		**1**	
	1978	S-1600-147	Udløbsledning i Nissum Bredning ved Kallerup Kær			
	1978	S-1600-148	Udløbsledning fra Hirtshals renseanlæg til Nordsøen			
298		**S-1600-150**	**S-1600-156**		**1**	
	1957	S-1600-150	Udløbsledning fra Østerstrand renseanlæg, Morsø			
	1979	S-1600-151	Renseanlæg og udløbsledning i Årøsund, Haderslev			
	1979	S-1600-152	Udløbsledning ved Snoghøj Færgeleje			
	1969	S-1600-153	Spølledning i Mariager Fjord, De danske Spritfabrikker, Hobro			
	1979	S-1600-154	Udløbsledning i Mariager Fjord, Søndre Renseanlæg, Hobro			
	1979	S-1600-155	Udløbsledning ved Sallingsund - Kybehuse-Vile Vestergård			
	1979	S-1600-156	Udløbsledning i Venø Bugt, Nørgårdsvej, Struer			
299		**S-1600-157**	**S-1600-162**		**1**	
	1979	S-1600-157	Udløbsledning ved Snoghøj Strand, Fredericia			
	1979	S-1600-158	Spildevandsledning ved Nibe kommune			
	1979	S-1600-159	Udløbsledning i Lillebælt fra sommerlejr "Lyngsbo", Erritsø			
	1980	S-1600-161	Studstrupværkets kølevandsudledning			
	1980	S-1600-162	Udløbsforholdene for Spangå, Visby Bredning			
300		**S-1600-163**	**S-1600-168**		**1**	
	1980	S-1600-163	Udledning af saltvand ved Lovns Bredning			
	1980	S-1600-165	Udløbsledning ved "Det grå Fyr", Skagen			
	1980	S-1600-166	Pejleboringer øst for Rønland ved Harboøre Tange			
	1979	S-1600-168	Aarø renseanlæg			
301		**S-1600-169**	**S-1700-13**		**1**	
	1958	S-1600-169	Afløbsforholdene ved "Kilen", Struer Bugt			
	1956	S-1600-170	Saltvandspumpeledning ved Bangsbostrand, Frederikshavn			
	1966	S-1700-9	Kloakering, Middelfart-Karslunde			
	1972	S-1700-11	Spildevandsledning ud for campingplads ved Smørmosen			
	1967	S-1700-13	Rensningsanlæg og kloakering i Helnæs Bugt			
302		**S-1700-15**	**S-1700-24**		**1**	
	1970	S-1700-15	Udledning af skyllevand fra Nakskov Sukkerfabrik			
	1972	S-1700-16	Kloakering i og ved Røjlemose, Strib			
	1970	S-1700-19	Spildevandsledning ved Marstal Skibsværft			
	1970	S-1700-21	Udløbsledning til Skårupøre Sund ved Mejerivej			
	1970	S-1700-22	Kloakudløb øst for den gamle brodæmning i Thurø			
	1970	S-1700-23	Havledninger i Svendborg kommune			
	1970	S-1700-24	Kloakudløb vest for Thurøbroen på Fynssiden			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
303		**S-1700-25**	**S-1700-37**		**1**	
	1965	S-1700-25	Udløbsledning til Kattegat ved Lumsås, Sjællands Odde			
	1972	S-1700-28	Udlægning af plastledninger fra renseanlæg i Helletofte			
	1972	S-1700-32	Kloakudløbsledning i Pilekrogen ved Troense, Svendborgsund			
	1972	S-1700-35	Kloakudløb ved Blåby, Thurø			
	1954	S-1700-37	Strøby Egede kloak			
304		**S-1700-38**	**S-1700-47**		**1**	
	1972	S-1700-38	Kloakering i Ommel, Marstal kommune			
	1964	S-1700-40	Spildevandsledning i Lillebælt - Nordisk Kabel- og Trådfabrik			
	1972	S-1700-42	Udløbsledning i Storebælt ved Strandalleen			
	1970	S-1700-45	Udløbsledning ved Ballen Strand, Egebjerg kommune			
	1968	S-1700-47	Spildevandsledning ved Sønderstrand syd for Asnæs			
305		**S-1700-48**	**S-1700-54**		**1**	
	1970	S-1700-48	Kloakudløb ved Skovbo Strand, Svendborgsund			
	1972	S-1700-49	Spildevandsledning nord for den nye Lillebæltsbro			
	1972	S-1700-50	Spildevandsledning ved Rørkærsvej ud for Strib Motel			
	1972	S-1700-51	Spildevandsledning ved Korsvejs Alle Nord for Strib, Røjlemose			
	1972	S-1700-54	Spildevandsledning ved Teglgaardsbroen, Middelfart			
306		**S-1700-55**	**S-1700-62**		**1**	
	1973	S-1700-55	Udløbsledning ved Pedersker			
	1972	S-1700-56	Udløbsledning ved Kystvej, Vindeby, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-57	Udløbsledning ved Åbyskov, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-59	Kloakledning 80 meter vest for gammel bådehavn, "Lunden"			
	1972	S-1700-60	Udløbsledning syd for Troense Lodsbro			
	1972	S-1700-61	Kloakudløb vest for arbejdsplatformen ved Svendborgsundsbro			
	1972	S-1700-62	Kloakudløb øst for Svendborgsundbroen			
307		**S-1700-64**	**S-1700-72**		**1**	
	1972	S-1700-64	Spildevandsledning nord for Falsled Havn i Helnæsbugten			
	1973	S-1700-67	Udløbsledning i Lejre Vig			
	1973	S-1700-69	Spildevandsledning fra Klemensker, Bornholm			
	1973	S-1700-70	Udløbsledning i Thisted Bredning ved Sennels			
	1973	S-1700-71	Kloakering ved Vesterby Fejø, Ravnsborg			
	1973	S-1700-72	Rensningsanlæg "Nordkysten" i Hornbæk-Helsingør kommune			
308		**S-1700-73**	**S-1700-83**		**1**	
	1956	S-1700-73	Udløbsledning Frederikssund renseanlæg, Kalvø-Roskilde Fjord			
	1973	S-1700-77	Udløbsledning ved Rønne kommune			
	1973	S-1700-79	Udløbsledning mellem Fyn og Langeland fra Dageløkke Marina			
	1973	S-1700-83	Udløbsledninger, Svendborg kommune			
309		**S-1700-84**	**S-1700-91**		**1**	
	1974	S-1700-84	Udløbsledning ved Nordenbro, Langeland			
	1974	S-1700-86	Udløbsledning ved Bratten, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-87	Udløbsledning ved Stenodden Sommerland, Tåsinge			
	1974	S-1700-90	Slamledning over Korsør Nor			
	1974	S-1700-91	Etablering af udløbsledning fra pumpestation på Tunø			
310		**S-1700-94**	**S-1700-98**		**1**	
	1974	S-1700-94	Udløbsledning fra A/S Ferrosan, Køge Bugt			
	1974	S-1700-95	Udløbsledning fra Kemisk værk Køge, Køge Bugt			
	1974	S-1700-96	Udløbsledning i Øresund ud for Larsensvej, Vedbæk			
	1974	S-1700-97	Kloakudløb ved Bukkemose på Langeland			
	1974	S-1700-98	Kloakledning langs Nysted Nor			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
311		**S-1700-101**	**S-1700-108**		**1**	
	1974	S-1700-101	Arnager Kloakanlæg´s udløbsledning i Østersøen			
	1975	S-1700-105	Udløbsledning ved Hårbølle Bro			
	1975	S-1700-107	Udløbsledning for spildevand ved Kløverhage kommune			
	1975	S-1700-108	Udløbsledning ud for Nordre Tangvej, Dragør			
312		**S-1700-109**	**S-1700-114**		**1**	
	1975	S-1700-109	Havledning ved Knolden, Faaborg			
	1975	S-1700-110	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Rudkøbing			
	1975	S-1700-111	Udløbsledning for spildevand ved Fællesskov Rev, Rørvig			
	1975	S-1700-114	Hovedkloakanlæg for sydlige del af Egebjerg kommune			
313		**S-1700-115**	**S-1700-118**		**1**	
	1975	S-1700-115	Udløbsledning ved Dyrvig Als			
	1975	S-1700-116	Udløbsledning for spildevand ved Petersværft, Vordingborg			
	1975	S-1700-117	Rørledning med fortøjningsarrangement, Kongsgård-Helgenæs			
	1975	S-1700-118	Udløbsledning fra Botofte Sommerby til Langelandsbælt			
314		**S-1700-119**	**S-1700-121**		**1**	
	1975	S-1700-119	Vandledning fra Assens til Bågø			
	1975	S-1700-121	Udløbsledning fra Sandersvig området til Lillebælt			
315		**S-1700-123**	**S-1700-131**		**1**	
	1975	S-1700-123	Reaktor DR 3. Dækværker for kølevandsindtag, Risø			
	1975	S-1700-124	Havledning fra Samsø Andelsslagteri			
	1976	S-1700-127	Biologisk rensningsanlæg, Lohals by og Stoense Sommerby			
	1976	S-1700-129	Udløbsledning, Lorokem A/S			
	1976	S-1700-131	Spildevandsledning ved Orø Strand			
316		**S-1700-132**	**S-1700-140**		**1**	
	1976	S-1700-132	Spildevandsledning ud for Ballen syd for Fyn			
	1976	S-1700-133	Kloakering af campingplads i Uggerløse			
	1976	S-1700-134	Udløbsledning i Karrebækstorp, Karrebæksminde Bugt			
	1976	S-1700-137	Omø renseanlæg og udløbsledning, Skælskør kommune			
	1976	S-1700-140	Udløbsledning fra Ølsted renseanlæg til Roskilde Fjord			
317		**S-1700-141**			**1**	
	1976	S-1700-141	Udløbsledninger fra Vordingborg kommunes renseanlæg			
318		**S-1700-142**	**S-1700-149**		**1**	
	1976	S-1700-142	Privat havledning ved Ballen Strand			
	1976	S-1700-143	Udløbsledning fra Å Strand renseanlæg, Assens kommune			
	1977	S-1700-145	Indsugningsledning på søterritoriet i Nyborg Fjord			
	1975	S-1700-146	Spildevandsledning til Guldborgsund			
	1977	S-1700-148	Udløbsledning i Langelandsbælt fra Bøstrup og Lejbølle byer			
	1977	S-1700-149	Udløbsledning ved Hunseby Strand, Maribo			
319		**S-1700-150**	**S-1700-154**		**1**	
	1977	S-1700-150	Spildevandsledning ved Mønsbroen			
	1977	S-1700-151	Regnvandsudløb ved Bakkebølle Strand, Vordingborg			
	1977	S-1700-153	Udløbsledning fra Stege rensningsanlæg			
	1977	S-1700-154	Udløbsledning fra Lynettens renseanlæg, Middelgrunden			
320		**S-1700-155**	**S-1700-158**		**1**	
	1977	S-1700-155	Spillevandsledninger til og fra pumpestationen,Tuborg			
	1977	S-1700-156	Regnvandsledning vest for Klinten, Fåborg			
	1977	S-1700-157	Udløbsledning ved Koldby Kås			
	1977	S-1700-158	Spildevandsledning fra rensningsanlæget i Tyreengen, Korsør			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
321		**S-1700-159**	**S-1700-164**		**1**	
	1977	S-1700-159	Udløbsledning fra Kosør centralrensningsanlæg, Maglehøj			
	1977	S-1700-160	Udløbsledning fra sommerhusområdet "Hyllingeris"			
	1977	S-1700-161	Indpumpningsledning og anlægsplads for sandpumper			
	1978	S-1700-162	Ledning til indpumpning af saltvand, Odense Universitet			
	1978	S-1700-163	Udløbsledning ved Melsted Havn, Bornholm			
	1978	S-1700-164	Mekanisk rensningsanlæg i Søby, Fyn			
322		**S-1700-165**	**S-1700-169**		**1**	
	1978	S-1700-165	Kloakudløbsledning i Svendborgsund, Søgaardsbækken			
	1978	S-1700-166	Spildevandsledning i Stege Bugt			
	1978	S-1700-167	Rørledning ved Sandager Næs, Assens			
	1978	S-1700-168	Udløbsledning ved Tuse Næs, Holbæk			
	1978	S-1700-169	Udløbsledning ved Orø, Holbæk.			
323		**S-1700-170**	**S-1700-174**		**1**	
	1978	S-1700-170	Udløbsledning Middelfart renseanlæg ved Stavrby Skov-Lillebælt			
	1978	S-1700-171	Spildevandsledning fra et et-familiehus, Ballen			
	1978	S-1700-172	Opfyldning på søterritoriet ud for Gammel Strandvej 25, Middelfart			
	1978	S-1700-173	Udløbsledning fra Åkirkeby			
	1978	S-1700-174	Regnvandsudløb i Storebælt, Svenstrup Strand			
324		**S-1700-175**	**S-1700-179**		**1**	
	1979	S-1700-175	Etablering af afskærende kloakledning mellem Enø og Sjælland			
	1979	S-1700-176	Udløbsledning fra Assens Cellulosefabrik til Lillebælt			
	1979	S-1700-177	Overløbsledning ved Strandmøllen			
	1979	S-1700-178	Udløbsledning ved Elsehoved Gudme			
	1979	S-1700-179	Kosør regnvandsledning			
325		**S-1700-180**	**S-1700-188**		**1**	
	1979	S-1700-180	Udløbsledning nr. 2 fra Sukkerfabrikken Nykøbing til Guldborgsund			
	1979	S-1700-181	Spildevandsledning ved Knudsnæs i Allinge			
	1979	S-1700-182	Spildevandsledning i Sandvig			
	1979	S-1700-184	Udløbsledning ved Lyndby			
	1979	S-1700-185	Havledning til rensningsanlægget i Langø			
	1979	S-1700-186	Frederiksværk kommunes spildevandsplan			
	1980	S-1700-187	Udløbsledning nord for Spodsbjerg			
	1980	S-1700-188	Havledning fra Lumsås			
326		**S-1700-189**	**S-1700-193**		**1**	
	1980	S-1700-189	Rønne Lufthavns udledning af overfladevand til Østersøen			
	1984	S-1700-190	Spildevandsledning i Hjelm Bugt ved Klintholm Havn			
	1981	S-1700-191	Frederiksværk kommunes udledning af mekanisk renset vand			
	1983	S-1700-192	Udløbsledning i Aggersøsund			
	1984	S-1700-193	Udløbsledning ved Marstal			
327		**S-1700-194**	**S-1800-9**		**1**	
	1986	S-1700-194	Etablering af udløbsledning i Båring Vig			
	1988	S-1700-195	Udløbsledning nord for Rungsted Havn			
	1988	S-1700-196	Spildevandsledning i Kerteminde Fjord			
	1988	S-1700-197	Udløbsledning fra Mølleåkloakværkets rensningsanlæg			
	1973	S-1800-6	Typegodkendelse af broer overalt ved de danske kyster			
	1976	S-1800-7-7-1	Regler for opstilling af bådebroer i Fyns amt			
	1978	S-1800-7-7-2	Vilkår for tilladelse til private broer og lystbådehavne			
	1981	S-1800-8	Vejledning for etablering af faste anlæg på søteritoriet			
	1977	S-1800-9	Flydebroer i danske havne			
328		**S-1800-10**			**1**	
	1980	S-1800-10	Delegation af kompetence for brotilladelser. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
329		**S-1800-11**	**S-1900-16**		**1**	
	1981	S-1800-11	Havneafgift af registrerede fiskerfartøjer som lystfartøjer			
	1982	S-1800-12	Mindre broer i Sønderjyllands amt			
	1988	S-1800-14	Mindre broanlæg i Vejle amt			
	1983	S-1800-16	Mindre broanlæg i Århus amt			
	1984	S-1800-18	Mindre broanlæg i Nordjyllands amt			
	1983	S-1800-19	Mindre broanlæg i Vestsjællands amt			
	1982	S-1800-20	Mindre broanlæg i Storestrøms amt			
	1982	S-1800-22	Mindre broanlæg i hovedstadsområdet			
	1982	S-1800-23	Mindre broanlæg i Fyns amt			
	1971	S-1900-2	Bade- og bådebro placeret ud for matrikel nr. 104, Broager			
	1968	S-1900-15	Udvidelse af Gråsten Sejlklubs broanlæg			
	1971	S-1900-16	Udvidelse af Skærbæk Havn			
330		**S-1900-22**	**S-1900-47**		**1**	
	1971	S-1900-22	Fjernelse af bademole ved Bygholm Vejle Campingplads			
	1972	S-1900-31	Bade-og bådebro ved Skarrev Strand, Åbenrå kommune			
	1972	S-1900-36	Badebro ved Sønderby Strand, Kegnæs			
	1973	S-1900-39	Bådebro ved Sandager, Rinkenæs			
	1973	S-1900-40	Bådebro ved Skæring Strand			
	1973	S-1900-44	Broanlæg ud for ejendommen matrikel nr. 115, Gråsten Ejerlav			
	1973	S-1900-45	Bådebro ved matrikel nummer 116 af Gråsten			
	1973	S-1900-47	Badebro ved Nørup Hav, Sydals kommune			
331		**S-1900-53**	**S-1900-89**		**1**	
	1974	S-1900-53	Bådebro ud for Strandgården , Gullerup, Mors			
	1974	S-1900-54	Bådebro i Høruphav			
	1974	S-1900-61-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-1900-67	Bådebro ved Holmsø			
	1978	S-1900-68	Sandholm både-og jollehavn			
	1975	S-1900-70	Bade-og jollebro i Dyrhave, Åbenrå Fjord			
	1975	S-1900-72	Bådebro på matrikel nr.11x, Fjellerup, Nørre Djurs kommune			
	1976	S-1900-77	Bådebro ved Genner Bugt, Haderslev kommune			
	1976	S-1900-88	Bade-og bådebro ved Ørding Strand			
	1976	S-1900-89	Bade-og bådebro i Lemvig			
332		**S-1900-92**	**S-1900-97**		**1**	
	1976	S-1900-92	Tilladelse til Dalgaard Grundejerforening til badebro			
	1977	S-1900-95	Badebro på ejendommen Skibelund, Stenderup			
	1967	S-1900-97	Broanlæg ved Toft			
333		**S-1900-98**	**S-1900-104**		**1**	
	1977	S-1900-98	Bade-og bådebroer ved Kysing Strand for campister			
	1977	S-1900-99	Badebroer ved Østerstrand-Lundingsvej og Snoghøjparken			
	1977	S-1900-101	Højbro over Alssund			
	1977	S-1900-102	Badebro Hostrup Strandgrundejerforening, Spøttrup kommune			
	1977	S-1900-103	Flydebro ud for havneanlægget ved Høruphav			
	1977	S-1900-104	Bådebro ved Moesgård Strand			
334		**S-1900-105**	**S-1900-106**		**1**	
	1976	S-1900-105	Bådebroer ved Kysing Næs			
	1976	S-1900-105-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-1900-106	Bade-og bådebro ved Høruphav			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
335		**S-1900-107**	**S-1900-114**		**1**	
	1975	S-1900-107	Ulovlig bådehavn ved Nørhede, Nissum Fjord			
	1977	S-1900-108	Havneanlæg ved Nørre Fjand			
	1977	S-1900-109	Anløbsbro i Augustenborg Fjord ud for matrikel nummer 103			
	1978	S-1900-110	Anløbsbro ved Elvighøj i Kolding Fjord			
	1978	S-1900-111	Badebro for grundejerforeningen Trappedal, Hejlsminde			
	1978	S-1900-112	Bro ved Sondrup Strand			
	1978	S-1900-113	Badebro i Nybøl Nor			
	1978	S-1900-114	2 badebroer i Ebeltoft Vig, Mols			
336		**S-1900-115**	**S-1900-124**		**1**	
	1978	S-1900-115	Badebro i Fur Sund			
	1987	S-1900-116	Badebro ved Moshuse			
	1978	S-1900-117	Bade- og anløbsbro på matrikel nummer 6f, Hjerk sogn			
	1978	S-1900-118	Bade-og bådebro ud for Egeskov 9, Broager, Flensborg Fjord			
	1978	S-1900-119	Badebro ved Doverodde			
	1978	S-1900-121	Etablering af udsætningsmuligheder for joller ved høfde 1, Skagen			
	1978	S-1900-122	Midlertidig udlægning af pontonbro til joller, Løgstør kommune			
	1978	S-1900-124	Ponton- og jollebro, Flensborg Fjord			
337		**S-1900-125**	**S-1900-136**		**1**	
	1978	S-1900-125	Træbro ud for "Slugten", Ejsing Strand, Vinderup kommune			
	1978	S-1900-126	Rørbro ved Vinkel Hage, Lemvig kommune			
	1979	S-1900-128	Bådebro i " Nørrefjord"			
	1979	S-1900-129	Bådebro på matrikel nummer 1x. Ouegaard Hovedgaard, Oue			
	1983	S-1900-129-1	Broanlæg ved "Høllet", Mariager Fjord			
	1979	S-1900-131	Anløbsbro for fjordbåd ved Ibæk, Vejle Fjord			
	1979	S-1900-132	Bro ud for Gendarmstien, Flensborg Fjord			
	1963	S-1900-133	Badebro ved Sønderhav			
	1979	S-1900-134	Bådebro ud for Fjordvej 59, Flensborg Fjord			
	1979	S-1900-136	Bådebro ved Juelminde Efterskole, Vejle Fjord			
338		**S-1900-137**	**S-1900-138**		**1**	
	1979	S-1900-137	Etablering af bådebro ved Nybøl Nor, Egernsund, Broager			
	1979	S-1900-138	Fjernelse af udskibningsanlæg ved Øerhage			
339		**S-1900-139**	**S-1900-145**		**1**	
	1984	S-1900-139	Broanlæg ved Hørup Klint			
	1979	S-1900-140	Badebro ved Bjert Strand			
	1979	S-1900-141	Bådebro ved Blans			
	1980	S-1900-143	Badebro i Hou			
	1980	S-1900-144	Badebro ved Kaløvig Strandgård			
	1980	S-1900-145	Flydebro nord for Aggertange			
340		**S-1900-146**	**S-1900-155**		**1**	
	1980	S-1900-146	Bådebro i Tirsbæk Bugt			
	1980	S-1900-147	Badebro ved Dragsmur, Ebeltoft			
	1980	S-1900-148	Bådebro i Kolding Fjord			
	1980	S-1900-149	Åben pælebro ved Kalvø, Genner Bugt			
	1981	S-1900-150	Broanlæg ved Næssund			
	1981	S-1900-151	Bådebro i Gudenå			
	1981	S-1900-152	Bådebro for Struer Kajakklub og Struer Roklub			
	1981	S-1900-153	Bådebro i Stevelt Bugt			
	1981	S-1900-154	Bro ud for fjordvej, Flensborg Fjord			
	1981	S-1900-155	Bådebro ved Fiskenæs, Gråsten kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
341		**S-1900-156**	**S-1900-164**		**1**	
	1982	S-1900-156	Bådebro ved Dybvighoved, Løjt Kirkeby			
	1982	S-1900-157	Bådebro i Hejlminde			
	1982	S-1900-158	Bådebro på matrikel nummer 1cv Mellerup, Randers			
	1982	S-1900-160	Bade- og bådebro i Alssund			
	1982	S-1900-161	Etablering af bådebro ved Hesteskoven, Ålborg			
	1982	S-1900-162	Kolding Bådelaug, bådebro i Kolding Fjord			
	1983	S-1900-163	Udlægning af pontonbro ved Sildehagen, Mariager Fjord			
	1983	S-1900-164	Bådebro og ophalerrampe ved Daugård Strand ,Vejle Fjord			
342		**S-1900-165**	**S-1900-175**		**1**	
	1983	S-1900-165	Bådebro ved Skaare Odde, Kolding Fjord			
	1983	S-1900-167	Bådebro i Flensborg Fjord ud for matrikel nummer 304, Gråsten			
	1983	S-1900-168	Klage over placering af bade- og bådebro i Mariager Fjord			
	1983	S-1900-169	Bådebro ved Bredballe Strand, Vejle Fjord			
	1983	S-1900-170	Bådebro i Andkær Vig, Vejle Fjord, ved Holtser Hage, Børkop			
	1983	S-1900-172	Bådebro i Dyvig Fjord ud for matrikel nr. 11, Holm, Nordborg			
	1983	S-1900-173	Badebro i Horsens Fjord			
	1984	S-1900-174	2 anløbs- og badebroer i Genner Bugt			
	1984	S-1900-175	Ulovligt anbragt bådebro ud for matrikel nummer 31h, Erritsø			
343		**S-1900-176**	**S-1900-184**		**1**	
	1984	S-1900-176	Bådebro i Genner Bugt, matrikel nummer 161, Genner			
	1984	S-1900-177	Privat bro i Mariager Fjord ved Krogen By, Valsgaard			
	1984	S-1900-178	Bade- og bådebro ved Løgten Bugt, Rosenholm kommune			
	1984	S-1900-179	5 badebroer i Kås Bredning, Nymølle, Knud, Vadum og Albæk			
	1984	S-1900-180	2 badebroer i Venø Bugt ud for Gyldendal Teglværk og Hostrup			
	1984	S-1900-181	Badebro ud for matrikel nummer 7æ, Vile			
	1984	S-1900-182	Bådebro ud for Dyvig Havn			
	1984	S-1900-183	Broanlæg ved Starup Kirke i Haderslev Fjord			
	1984	S-1900-184	Etablering af badebro ved Glyngøre Strand			
344		**S-1900-185**	**S-1900-191**		**1**	
	1984	S-1900-185	Legalisering af broanlæg i Hørup ejerlav, Sydals kommune			
	1984	S-1900-186	Bro i Blåhøj			
	1984	S-1900-187	Bibeholdelse af bådebroer ved Sandskær Campingplads			
	1984	S-1900-188	Bådebro ud for Sverdrup Færgegård			
	1985	S-1900-189	Flydebro ud for Knebelbro, Ebeltoft			
	1985	S-1900-190	Reetablering af bådebro ud for Brunsnæs Kro, Broager			
	1985	S-1900-191	Bådebro ved Øster Strand, Struer			
345		**S-1900-192**	**S-1900-196**		**1**	
	1985	S-1900-192	Adgang til eksisterende bådebro på Nordre Strandvej, Hobro			
	1986	S-1900-193	Broprojekt ved Gammel Ålbo			
	1986	S-1900-194	Bådudlejning ved det tidligere færgeleje ved Pinen			
	1986	S-1900-195	Etablering af broanlæg ved Nybøl Nor, Sundeved kommune			
	1987	S-1900-196	Bådebro i Stevning Nor			
346		**S-1900-197**	**S-2000-10**		**1**	
	1987	S-1900-197	Etablering af bådebro i Kolding Fjord			
	1987	S-1900-199	Havneanlæg ud for matrikel nummer 7, Hadrup By, Vindblæs			
	1988	S-1900-200	Fjernelse af bådebro ud for matrikel nummer 26, Løjtkirkeby			
	1988	S-1900-202	Bådebro ud for matrikel nummer 49n, Bredballe			
	1988	S-1900-204	Bådebro, Egernsund			
	1988	S-1900-205	Badebro ved Udbyhøj			
	1988	S-1900-208	Badebro ud for matrikel nummer 3ae, Thise			
	1970	S-2000-3	Lystbådehavneanlæg i Roskilde Fjord ved Neder Dråby			
	1968	S-2000-10	Bådebro ved Storstrømsbroen, Orehoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
347		**S-2000-11**	**S-2000-12-1**		**1**	
	1970	S-2000-11	Badebro ved Vestervang, Stubbeköbing			
	1970	S-2000-12	Både-og badebro ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1982	S-2000-12-1	Matrikulering af Sortsø Havn			
348		**S-2000-15**	**S-2000-41**		**1**	
	1971	S-2000-15	Fortøjningsanlæg, Fakse Bugt			
	1972	S-2000-30	Bådebro ved Gundesstrup			
	1972	S-2000-32	Badebro ved Bøsserup Strand			
	1973	S-2000-37	Træbroer nord for Bisserup anlægsbro			
	1973	S-2000-37-50-1	Ordensreglement, Bisserup			
	1973	S-2000-38	Bådebro ud for matrikel nr.15b, Sætting Strandvej,Svendborg			
	1973	S-2000-41	Muligt ulovligt opført badebro på matrikel nr.10e, Ravnsborg			
349		**S-2000-46**	**S-2000-54**		**1**	
	1974	S-2000-46	Bådebro i Karrebæk Fjord tilhørende "De hvide Svaner"			
	1974	S-2000-48	Bådebro ved Klintebjerg Bro, Odense Fjord			
	1974	S-2000-49	Uddybning af havnebassin, Ellebæk Vig, Gamborg Fjord			
	1974	S-2000-54	Anlæg af bro til lystfartøjer, Bøjden Bro			
350		**S-2000-55**	**S-2000-74**		**1**	
	1974	S-2000-55	Badebro ved Skuldelev Strand			
	1974	S-2000-56	Lokalplan for Enø og Lungshave			
	1975	S-2000-71	Pælebro ved Middelfart			
	1975	S-2000-72	Overdragelse af bådebro, Øksnerodde			
	1975	S-2000-74	Bådebro i Skårupøre Sund			
351		**S-2000-76**	**S-2000-77**		**1**	
	1958	S-2000-76	Anvendelse af fabriksbygning, matrikel nummer 34m, Skibby			
	1976	S-2000-77	Forlængelse af bådebro på Enø´s østkyst			
352		**S-2000-79**	**S-2000-82**		**1**	
	1976	S-2000-79	Fortøjningsbro for Hvidovre Sejlklub, Hvidovre Havn			
	1976	S-2000-80	Badebro ved Skolelodden 11, Rørvig			
	1976	S-2000-81	Bådebro ved Karrebæk			
	1976	S-2000-82	Bådebro ved Prinseholmsvej, Nykøbing Falster			
353		**S-2000-87**	**S-2000-96**		**1**	
	1976	S-2000-87	Udvidelse af Vemmenæs Færgebro			
	1976	S-2000-89	Bådebro i Roskilde Fjord, "Strandsegårds Bådelaug"			
	1975	S-2000-91	Bådebro, Ellebæk Vig			
	1976	S-2000-92	Matrikel nummer 20q, Svendborg			
	1976	S-2000-96	Bådebroer ved Dybsø Havn, Svinø Strand			
354		**S-2000-97**	**S-2000-106**		**1**	
	1976	S-2000-97	Broanlæg ved Siøsund			
	1976	S-2000-101	Anløbsbro, Karrebæk Fjord			
	1977	S-2000-103	Oprensning af sejlrende ved Kulhus Rende, Isefjorden			
	1977	S-2000-104	Anløbsbro på Fænø			
	1977	S-2000-106	2 træbadebroer, Kelstrup			
355		**S-2000-107**	**S-2000-112**		**1**	
	1977	S-2000-107	Arbejdsbro ved Thurøbund Yacht- og Kutterværft			
	1979	S-2000-108	Badebro i Bøgestrømmen			
	1977	S-2000-110	Bådebro i Isefjorden, Kyndeløse Strand, Bramsnæs			
	1977	S-2000-111	Sprængning af mole ved Bognæs			
	1977	S-2000-112	Badebro ved Tibberup Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
356		**S-2000-114**	**S-2000-122**		**1**	
	1977	S-2000-114	Badebro, Grønsund			
	1977	S-2000-116	Pælebro, Langelandsbroen, Siø			
	1977	S-2000-117	Pælebro ved Hindsgavl			
	1977	S-2000-118	Bro til eget lystfartøj. Hindsgavl bro nummer 2			
	1977	S-2000-119	2 Bådebroer ud for Strib Færgegård			
	1977	S-2000-120	Bro til Klinten, Fåborg			
	1977	S-2000-121	Bådebro ved Vindeby Sundvej, Svendborg			
	1977	S-2000-122	Badebro ved Vesterstrand, Jægerspris			
357		**S-2000-123**	**S-2000-129**		**1**	
	1977	S-2000-123	Bådebro ved Kystagerparken, Kalvebod Strand, Hvidovre			
	1979	S-2000-123-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2000-124	Bådebro i Svendborgsund, Strandhuse 52			
	1977	S-2000-126	Anløbsbro på Thorø			
	1978	S-2000-127	Bådebro for Børge Andersen, Middelfart			
	1978	S-2000-128	Badebro i Lammefjorden			
	1978	S-2000-129	Spørgsmål om etablering af bådebro fra Johannes Pedersen			
358		**S-2000-130**	**S-2000-148**		**1**	
	1978	S-2000-130	Badebro ved Bundragerne mellem Rødbyhavn og Hyllekrog			
	1978	S-2000-131	Badebro ved Hyltofte Østersøbad, Holeby			
	1978	S-2000-132	Badebro i Humlebæk			
	1978	S-2000-133	Badebro ud for matrikel nummer 17fd, Gentofte			
	1978	S-2000-134	Badebro ud for matrikel nummer 4c, Kalundborg Fjord			
	1978	S-2000-135	Bådebroer, Thurø Sund			
	1978	S-2000-136	Bro ved Lillebæltsbroen for Frede Sørensen			
	1978	S-2000-138	Klage over badebro, Skotterup			
	1978	S-2000-139	Bådebro ved Houg, Fænøsund, Middelfart			
	1978	S-2000-141	Bro ved lillebæltsbroen for Hardy Nielsen			
	1978	S-2000-142	Bro ved Lillebæltsbroen for Marie Christensen			
	1978	S-2000-143	Bro ved Lillebæltsbroen for Ove Schultz			
	1978	S-2000-144	Bro ved Lillebæltsbroen for Rasmus Asmussen			
	1978	S-2000-145	Bro ved Lillebæltsbroen for Knud Søndergård			
	1978	S-2000-146	Bro ved Lillebæltsbroen for Hans Nielsen			
	1978	S-2000-147	Bro ved Lillebæltsbroen for Arne Kristensen			
	1978	S-2000-148	Bro ved Lillebæltsbroen for Jørgen Jensen			
359		**S-2000-149**	**S-2000-161**		**1**	
	1978	S-2000-149	Bro ved Lillebæltsbroen for Mette Brorsen			
	1978	S-2000-150	Bro ved Lillebæltsbroen for Helmut Rasmussen			
	1978	S-2000-151	Bro ved Lillebæltsbroen for Viggo Marcussen			
	1978	S-2000-152	Bro ved Lillebæltsbroen for I.M.Christensen			
	1979	S-2000-153	Ulovlig badebro, Jyllinge			
	1979	S-2000-155	Bådebro ved Ulvshale			
	1979	S-2000-156	Badebro ud for ejendommen Richeliesus Alle 4, Hellerup			
	1979	S-2000-157	Bådebro og 2 badebroer i Båring Vig, Bogense			
	1979	S-2000-158	Overført til S-2800-95.			
	1979	S-2000-159	Badebroer i Rørvig			
	1979	S-2000-160	Grundejerforeningen "Pilevang", Rødvig, Stevns kommune			
	1979	S-2000-161	Bådebro for søfartsskole på Fanø			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
360		**S-2000-162**	**S-2000-176**		**1**	
	1979	S-2000-162	Vedrørende dæmning ved Holcenhavn Bugt			
	1979	S-2000-163	Badebro ved Rørvig for Rørmose Grundejerforening			
	1979	S-2000-164	Etablering af sejlrende ved matrikel nr. 6m, Langø, Nakskov			
	1980	S-2000-166	Ny bådebro i Skårupøre Sund på nordsiden af Thurø			
	1980	S-2000-166-50-1	Ordensreglement			
	1982	S-2000-167	Træbro ud for Fredskoven, Thurø			
	1980	S-2000-168	Både- og badebro ved Ørnhøj , Bakkebølle Strand			
	1980	S-2000-170	Badebro på matrikel nummer 13z, Nordenhuse, Avnslev			
	1980	S-2000-171	8 anløbsbroer ved Hønen på Fanø			
	1980	S-2000-173	Badebro i Nyrup Bugt ,Trundholm			
	1982	S-2000-175	Forlængelse af Fåborg Sejlklub´s bådebro med 15 meter			
	1980	S-2000-176	Landgangsmole på Rågø, Ravnsborg			
361		**S-2000-177**	**S-2000-181**		**1**	
	1980	S-2000-177	Bådebro i Thurø Sund			
	1980	S-2000-178	Både- og badebro ud for Birke Alle, Thurø			
	1981	S-2000-179	Bådebro for Hjaltevejens grundejerforening			
	1981	S-2000-180	Bro ved Vasebro, Skælskør Fjord			
	1981	S-2000-181	Både- og badebro ud matrikel nummer 36, Thurø			
362		**S-2000-182**	**S-2000-183**		**1**	
	1981	S-2000-182	Bådebro ved Hjaltesvej ud for matrikel nummer 6eæ, Thurø			
	1981	S-2000-183	Bådebro ved Hejlsminde Nor, Christiansfeld			
363		**S-2000-184**	**S-2000-195**		**1**	
	1981	S-2000-184	Badebro i Bramsnæs			
	1981	S-2000-185	Badebro ved Greve Badehotel			
	1981	S-2000-187	Badebro for handicappede ved Kyndeløse Strand			
	1981	S-2000-188	Badebro ud for matrikel nummer 20t, Ejby			
	1981	S-2000-189	2 Badebroer øst for Søby Havn			
	1981	S-2000-190	Badebro ud for matrikel nummer 19f, Yderby, Odden			
	1982	S-2000-191	Sejlklubbens jollebro, Skælskør			
	1982	S-2000-192	Bådebro ved kystvejen i Kalundborg			
	1982	S-2000-193	Badebro ved Hellesklint, Kallundborg Fjord			
	1982	S-2000-194	Badebro ved Kyndeløse Sydmark, Bramsnæs			
	1982	S-2000-195	Bådebro for Middelfart Sejlklub i Ellebæk Vig			
364		**S-2000-196**	**S-2000-208**		**1**	
	1982	S-2000-196	Bådebro ud for Hjalet			
	1982	S-2000-198	Ejerforhold vedrørende Lindelse Bro			
	1982	S-2000-199	Bådebro i Skælskør Lystbådehavn			
	1983	S-2000-200	Høfde- og badebroanlæg Strandalleen 44, Nyborg			
	1983	S-2000-201	Bådebro ud for matrikel nr.13af, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-202	Bådebro ud for matrikel nr.14bt, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-203	Bådebro ud for matrikel nr.14, Sundby, Toreby			
	1983	S-2000-204	Badebro ved Orø			
	1983	S-2000-205	Anløbsbro ved Valdemar Slot for turistbåden "Helge"			
	1983	S-2000-206	Bade- og bådebro i Skårupøre Sund			
	1983	S-2000-207	Etablering af bådebro ved den gamle Lillebæltsbro			
	1983	S-2000-208	Fiskerbro ved Skårup Skovmølle Naturskole			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
365		**S-2000-209**	**S-2000-222**		**1**	
	1983	S-2000-209	Badebro ved Holmeskov Strand, Hasselager			
	1983	S-2000-210	Badebro ved Klintholm Strand			
	1983	S-2000-211	Badebro nord for Lundeborg Havn, Oure			
	1983	S-2000-212	Badebro ved Knarreborg Mølle Campingplads, Gudme			
	1983	S-2000-213	Badebro ud for Langelinie i Fåborg			
	1983	S-2000-214	Badebro ved matrikel nummer 10, Karlslunde Strandvej			
	1983	S-2000-215	3 badebroer, Brøndby Strand, Ishøj Strand, Hundige Strand			
	1983	S-2000-216	Flydeponton i Øresund ved Espergærde			
	1983	S-2000-217	Etablering af vandrutschebane ved Amager strand			
	1983	S-2000-218	Bådebro ud for matrikel nummer 11b, Hasselø			
	1983	S-2000-219	Bådebro ved Klintbjerg Otterup			
	1983	S-2000-220	Broer i Præstø Fjord			
	1983	S-2000-221	Bådebro ved Munkebo			
	1983	S-2000-222	Badebro i Nyrup Bugt, Trundholm			
366					**1**	
	1984	**S-2000-223**	**S** Badebro ved Næsby Strand, Rudbjerg			
	1984	S-2000-224	Badebro i Føns Vig			
	1984	S-2000-225	Badebro ved Hylleholt, Fakse			
	1984	S-2000-226	Badebro ved Espergærde, Helsingør			
	1984	S-2000-227	Badebro ved Skotterup, Helsingør			
	1984	S-2000-228	4 Badebroer ved Snekkersten			
	1984	S-2000-229	2 badebroer i Lyø Krog, Fåborg			
	1984	S-2000-230	Opsætning af badebroer i Fåborg kommune			
	1984	S-2000-232	Badebro på strandarealet "Lunden"			
	1984	S-2000-233	Badebro ud for matrikel nummer 20b, Bøjden by, Horne			
	1984	S-2000-234	Bådebro ud for matrikel nummer 3c, Bognæs, Udby			
367		**S-2000-235**	**S-2000-244**		**1**	
	1984	S-2000-235	Badebro ud for matrikel nummer 23, Ommel, Marstal			
	1984	S-2000-236	Bådebro ud for matrikel nummer 7c, Nordenhuse, Avnslev			
	1984	S-2000-237	Moleanlæg ud for matrikel nummer 62c, Thurø			
	1984	S-2000-238	Bådebro ud for matrikel nummer 2a, Munke by, Avernakø			
	1984	S-2000-239	Anløbsbro, Egholm, Vellerup Vig			
	1985	S-2000-240	Sikringsanlæg ved Petersværft Bro, Langebæk kommune			
	1985	S-2000-241	Badebro ved Bisserup Strand, Skælskør			
	1985	S-2000-242	Prinsebroen, Svendborgsund, Svendborg kommune			
	1985	S-2000-243	Midlertidig pælebro ved Siøsundbroen			
	1985	S-2000-244	Badebro ved Greve Badehotel			
368		**S-2000-245**	**S-2000-254**		**1**	
	1985	S-2000-245	Badebro ved Bjørnemosevej, Svendborg			
	1985	S-2000-246	Bådudsætningsrampe, Jægerspris			
	1985	S-2000-247	Badebro og høfde ved Enø, Karrebæk			
	1985	S-2000-248	Badebro ud for matrikel nummer 86, Thurø			
	1985	S-2000-249	Etablering af badebro udenfor Bogense Marina			
	1986	S-2000-250	Etablering af Badebro ved Thurø Sund			
	1986	S-2000-251	Etablering af badebro ved Orø			
	1986	S-2000-253	Badebro ud for matrikel nummer 8bø, Kisserup by, Udby			
	1986	S-2000-254	Forlængelse af bademole, Tårbæk			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
369		**S-2000-255**	**S-2000-262**		**1**	
	1986	S-2000-255	Badebro ud for foreningen "Det lollandske Digelag", Næsby by			
	1986	S-2000-256	Fjernelse af pælestumper ved Dyrnæs Bro, Roskilde Fjord			
	1986	S-2000-257	Badebro ved Sandvig Strand, Bornholm			
	1987	S-2000-258	Badebro ved Sundby, Nykøbing Falster			
	1987	S-2000-259	Reetablering af færgebroen ved Grønsund			
	1987	S-2000-260	Badebro ved Skårupøre by, Svendborg			
	1987	S-2000-261	Placering af badebro ud for hotel "Kystens Perle", Egebæksvang			
	1987	S-2000-262	Bådebro ved Thurø Sejlklub			
370		**S-2000-263**	**S-2000-270**		**1**	
	1987	S-2000-263	Ulovligt opført bådebro ved Sortsø by, Gundslev			
	1987	S-2000-264	Ulovlig bade- og bådebro ved Vellerup Vig, Skibby			
	1987	S-2000-265	Godkendelse af bådebro i Stevning Nor, Nordborg			
	1987	S-2000-266	Pælebro ved Thurø			
	1987	S-2000-267	Bro ved Walsteds Bådeværft, Thurø			
	1987	S-2000-268	Bade- og bådebro ved Dalby, Kirke Helsinge			
	1988	S-2000-269	Bade- og bådebro ud for Koster Færgegård, Stege			
	1988	S-2000-270	Bådebro ud for matrikel nummer 36b, Egense			
371		**S-2000-271**	**S-2100**		**1**	
	1988	S-2000-271	Bådebro ved Skovsbo Strand			
	1988	S-2000-272	Losse- og anløbsbro ud for matrikel nr.14d, Skrillinge Strand			
	1988	S-2000-273	Bådebro ved Klintebjerg, Otterup kommune			
	1988	S-2000-275	Flydebro ud for Hornsved grundejerforening ved Isefjordsvej			
	1988	S-2000-276	Bådebro ud for matrikel nummer 116f, Thurø			
	1988	S-2000-279	Udbygning af Skuldelev Havn			
	1979	S-2100	Oversigt over tilladelser til havbrug			
372		**S-2100-1**	**S-2100-5**		**1**	
	1972	S-2100-1	Forbindelsesvej langs dige i Ribe kommune			
	1973	S-2100-5	Dæmning og bro over Sebbersund			
373		**S-2100-9**	**S-2100-27**		**1**	
	1958	S-2100-9	Ophævelse af tilsyn med Norsminde sluses landvindingslag			
	1975	S-2100-14	Udvidelse af moleanlæg i Næs Sund			
	1976	S-2100-18	Tilladelse til dambrug på søterritoriet i Kalø Vig			
	1976	S-2100-19	Ulovligt broanlæg i Vejle Fjord, Bredballe			
	1977	S-2100-26	Mole i Storebælt ved Tårup Strand			
	1977	S-2100-27	Ørredopdræt i Limfjorden, Nibe			
374		**S-2100-31**	**S-2100-40**		**1**	
	1977	S-2100-31	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1977	S-2100-33	Ørreddambrug i Horsens Fjord, Hjarnø			
	1977	S-2100-34	Anbringelse af fiskebure til opdræt af ørreder i Genner Bugt			
	1978	S-2100-35	Badebro i Kolding Fjord, Løverodde			
	1978	S-2100-36	Svar på spørgsmål nr. 740 fra Askjær Jørgensen, politiker			
	1978	S-2100-37	Læmole ved Vester Assels ud for Serupsvej			
	1955	S-2100-40	Fortøjningsarrangement ud for kysten ved Frederikshavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
375		**S-2100-41**	**S-2100-56**		**1**	
	1955	S-2100-41	Tilladelse til fortsat drift af havbruget, Hjarnø			
	1979	S-2100-43	Saltvandsdambrug ved Borre, Horsens Fjord			
	1979	S-2100-44	Havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-45	Anlæg af solterrasse i ved badeanstalt, Augustenborg			
	1979	S-2100-47	Import af 10.000 stk. østersyngel af typen Crassosstrea gigas			
	1979	S-2100-49	Ulovligt havneanlæg syd for Halby Havn, Ringkøbing Fjord			
	1979	S-2100-51	Klage over afgørelse vedrørende havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-52	Etablering af 3 havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-53	Etablering og drift af 3 saltvandsdambrug ved Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-54	Varmepumpeanlæg i Munkebo			
	1980	S-2100-56	Etablering af saltvandsdambrug i Begtrup Vig			
376		**S-2100-57**	**S-2100-66**		**1**	
	1957	S-2100-57	Udbygning af lystbådehavn ved Mou Bro, Sejlflod kommune			
	1981	S-2100-57-50-1	Ordensreglement			
	1980	S-2100-58	Saltvandsdambrug i Begtruo Vig			
	1980	S-2100-59	Saltvandsdambrug i Knebel Vig			
	1980	S-2100-60	Flydende sommerhus i Kolding Fjord			
	1980	S-2100-61	Hegn på søterritoriet ved Sønderborg Lufthavn			
	1984	S-2100-62	Tilladelse af saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1980	S-2100-65	Oprensning og uddybning ved Sønderborg Skibsværft			
	1980	S-2100-66	Saltvandsdambrug vest for Rønland i vestlige del af Limfjorden			
377		**S-2100-67**	**S-2100-69**		**1**	
	1980	S-2100-67	Diverse anlæg ved Vosnæs Pynt			
	1980	S-2100-68	Muslingeopdræt i Mariager Fjord			
	1981	S-2100-69	Saltvandsfiskeopdræt i Begtrup Vig			
378		**S-2100-70**	**S-2100-98**		**1**	
	1981	S-2100-70	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1983	S-2100-71-1	Havbrug i Vejle Fjord			
	1982	S-2100-73	Havdambrug i Haderslev Fjord			
	1982	S-2100-74	Moleanlæg ved civil forsvars kasernen i Thisted			
	1982	S-2100-81	Etablering af havbrug øst for Livø			
	1983	S-2100-83	Saltvandsdambrug ved Glatved Strand, Grenå kommune			
	1983	S-2100-84	Forsøgsproduktion af blåmuslinger			
	1983	S-2100-85	Muslingeopdræt i Ålbæk Bugt			
	1983	S-2100-86	Etablering af havbrug ved Sundøre			
	1983	S-2100-87	Havdambrug i Alssund, Als			
	1983	S-2100-88	Havbrug ved Blans Strand i Als Fjord			
	1983	S-2100-89	Etablering og drift af 3 havbrug, Vejle Fjord			
	1983	S-2100-91	Etablering af anlæg for østers ved Råby Odde, Randers Fjord			
	1983	S-2100-92	Havbrug ved Brejning, Vejle Fjord			
	1984	S-2100-93	Heltopdræt i Hjarbæk Fjord			
	1984	S-2100-94	Havbrug ved Cementfabrikken Dania i Mariager Fjord			
	1984	S-2100-95	Havbrug i Alsdyb, Læsø			
	1984	S-2100-96	Havbrug i en del af vadehavet			
	1984	S-2100-97	Farlige jernrør for badende ud for Tålfor Bakke, Skæring			
	1984	S-2100-98	Anmodning om tilkendelse af en ø i Mariager Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
379		**S-2100-99**	**S-2100-109**		**1**	
	1984	S-2100-99	Etablering af havbrug sydvest for Aggersundbroen			
	1984	S-2100-100	Etablering af havbrug ved Attrup Havn			
	1984	S-2100-101	Etablering af 3 havbrug omkring Barsø			
	1984	S-2100-102	Etablering af havbrug i Kolding Fjord			
	1984	S-2100-103	Bådoptagningsanlæg i Nybøl Nor, Broager kommune			
	1984	S-2100-104	"Havbruget Als Fjord"			
	1984	S-2100-105	Havbrug i Helnæs Bugt			
	1984	S-2100-106	Anlæg af dæmning ud for udløbet fra Indfjorden til Bøvling Fjord			
	1986	S-2100-107	Fortøjningspæl ved Udbyhøj			
	1986	S-2100-108	Etablering af vandskibane i Doverodde			
	1986	S-2100-109	Fortøjningspæle ud for matr.nr.7e, Bangsbo, Frederikshavn			
380		**S-2100-110**			**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
381		**S-2100-110**	**S-2100-112**		**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-111	Etablering af fyrbåke øst for udløbet af Skive Å			
	1986	S-2100-112	Anlæg af Wiretårn ved Slettestrand			
382		**S-2100-113**	**S-2100-119**		**1**	
	1986	S-2100-113	Indstilling af straffesag for opankring af fartøj ved Udbyhøj			
	1987	S-2100-114	Etablering af vandskibane og bro i Vilsund			
	1987	S-2100-115	Observationstårn ved Nibe Bredning			
	1987	S-2100-116	Etablering af netspærring ved Årø			
	1988	S-2100-117	Lokalplanforslag nummer 307, Rejsby Ferieland			
	1988	S-2100-118	Bølgekraftværk i Nordsøen			
	1988	S-2100-119	Placering af ferie- og fritidsbebyggelse, Ringkøbing			
383		**S-2200-3**			**1**	
	1966	S-2200-3	Sagen om husbåden "Jan". Læg I+II			
384		**S-2200-10**	**S-2200-13**		**1**	
	1972	S-2200-10	Ulovligt broanlæg vd Plejerup Strand			
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
385		**S-2200-13**			**1**	
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
386		**S-2200-19**	**S-2200-23**		**1**	
	1974	S-2200-19	Drift af anlæg for ørredopdræt mellem Tærø og Møn			
	1962	S-2200-23	Dækmole ud for matrikel nummer 34g, Børges Alle 13			
387		**S-2200-29**	**S-2200-38**		**1**	
	1977	S-2200-29	Saltvandsørreddambrug i Hirsholmene Havn			
	1977	S-2200-30	Laksegårde i Isefjorden, Rørvig			
	1966	S-2200-33	Reetablering af dæmning ved Ølsemagle revle			
	1977	S-2200-34	Tilladelse til saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1977	S-2200-35	Udsætning og optagning af lystbåde i Dragsholm kommune			
	1978	S-2200-36	Etablering af dæmning ud på søterritoriet,Nørskov Vig			
	1978	S-2200-37	Havbrug i Guldborgsund			
	1955	S-2200-38	Langebro i Ålsgårde, Helsingør kommune			
388		**S-2200-39**			**1**	
	1978	S-2200-39	Rantzausminde bådebyggeri. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
389		**S-2200-40**	**S-2200-59**		**1**	
	1978	S-2200-40	Etablering af havbrug i Præstø Fjord			
	1978	S-2200-41	Træningsbane for kaproere og optimistjoller i Nysted Nor			
	1979	S-2200-42	Etablering af et marint ørreddambrug ved Fyenshoved			
	1979	S-2200-43	Opankring af tidligere Bornholmerbåd i Kongedybet			
	1979	S-2200-44	Nedlægning af plastrør til varmepudeanlæg, Hellerup			
	1979	S-2200-46	Mole-og ophalingsspil, Sejerø			
	1979	S-2200-47	Etablering af mole og opstilling af sorteringsanlæg, Bøjden			
	1979	S-2200-48	Anlæg ud for matrikel nr.8a, Randrup by, Vestervig sogn			
	1980	S-2200-51	Ørredopdræt uden for Langø Havn			
	1980	S-2200-52	Saltvandsdambrug ved Klinteby, Storstrøms amt			
	1980	S-2200-53	Etablering af saltvandsdambrug på Bogø			
	1981	S-2200-54	Muslingedyrkning i Isefjorden			
	1981	S-2200-55	Varmepumpeanlæg i Hårby			
	1981	S-2200-56	Fortøjningsarrangement ved Majbølle, Grønsund			
	1981	S-2200-58	Jordvarmeanlæg, Vordingborg			
	1981	S-2200-59	Opfyldning ved Thurø			
390		**S-2200-60**	**S-2200-65**		**1**	
	1981	S-2200-60	Ny redningshavn i Kastrup Lufthavn			
	1981	S-2200-61	Opfyldning i Agersø Sund			
	1981	S-2200-62	Fjernvarmeledning under Odense Kanal			
	1982	S-2200-63	Etablering af anlæg til produktion af blåmuslinger i Isefjorden			
	1982	S-2200-64	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Leif Davidsen			
	1982	S-2200-65	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Mogens Bendtzen			
391		**S-2200-66**	**S-2200-76**		**1**	
	1982	S-2200-66	Muslingeopdræt i Isefjorden - Hans Jørgen Larsen			
	1982	S-2200-68	Høstning af søsalat i Seden Strand ved Odense			
	1982	S-2200-69	Klage over mole ved Ølsted Strand, Kildebakkerne			
	1982	S-2200-70	Rampe til surferne ved Skovshoved Havn, Gentofte kommune			
	1982	S-2200-71	Høfder, Oure			
	1982	S-2200-72	Etablering af nye øer, Odense Fjord			
	1982	S-2200-73	Cementpram i Roskilde Fjord			
	1982	S-2200-74	Fortøjningsarrangement ved Kronprins Frederiks Bro			
	1982	S-2200-75	Fortøjningssteder, Farøbroerne			
	1982	S-2200-76	Etablering af havbrug ved Musholm Bugt			
392		**S-2200-78**	**S-2200-90**		**1**	
	1983	S-2200-78	Etablering af nyt havbrug øst for Tærø			
	1983	S-2200-79	Etablering af havdambrug i Rudkøbing, Langeland			
	1983	S-2200-80	Overdragelse af tilladelse til havbrug ved Arnager			
	1983	S-2200-81	Østersproduktion øst for Dragerup Skov, Isefjorden			
	1983	S-2200-82	Saltvandsdambrug i Holsteinsborg Nor - ud for Fedet, Glænø			
	1983	S-2200-83	Havdambrug i Fænø Sund			
	1983	S-2200-84	Definition af industriel fiskeproduktion´s tilhørsforhold			
	1983	S-2200-85	Havbrug i Agersøsund			
	1983	S-2200-86	Dyrkningsanlæg for muslinger ved Læsø			
	1983	S-2200-87	Etablering af havbrug for stillehavsøsters i Helnæsbugten			
	1983	S-2200-88	Slidske ved Yderby Lyng, Sjællands Odde			
	1983	S-2200-89	Havbrug i Storebælt			
	1983	S-2200-89-1	Havbrug ved Korsør Nor			
	1983	S-2200-90	Etablering af havbrug ved Illumø			
393		**S-2200-91**			**1**	
	1983	S-2200-91	De danske Statsbaner´s anlægsområde ved Knudshoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
394		**S-2200-92**	**S-2200-103**		**1**	
	1984	S-2200-92	Bølgeenergi pilotprojekt i Øresund			
	1984	S-2200-93	Forsøgshavbrug ved Røddinge Strand			
	1984	S-2200-94	Havbrug vest for Orehæld på Møn			
	1984	S-2200-95	Etablering af havbrug i Siø Sund, Tåsinge			
	1984	S-2200-96	Etablering af havbrug i Lunkebugten, Tåsinge			
	1984	S-2200-97	Etablering af havbrug mellem Tærø og Sjælland			
	1984	S-2200-98	Etablering af havbrug nordøst for Bøsserup Strand, Isefjorden			
	1984	S-2200-100	Bølgeenergiprojekt ved Sjællands Odde			
	1984	S-2200-101	Anlægsrampe for Hoovercraftfartøjer i Kastrup Lufthavn			
	1984	S-2200-102	Genetablering af Charlottenlund Søbadeanstalt			
	1984	S-2200-103	Bro i Nivåbugten			
395		**S-2200-104**	**S-2200-110**		**1**	
	1985	S-2200-104	Tunnel under Guldborgsund			
	1985	S-2200-105	Vandskibaner i Skårupøre Sund og ved Østerskov på Thurø			
	1985	S-2200-106	Moleanlæg ved Baunehøj, Isefjorden			
	1985	S-2200-107	Etablering af slæbested ved Egense			
	1985	S-2200-108	Springvand i Holbæk Fjord			
	1986	S-2200-109	Udlægning af betonfyldte betonrør ved Over Dråby Strand			
	1986	S-2200-110	Fjernelse af stenmole ved Hotel Fåborg Fjord			
396		**S-2200-111**	**S-2200-121**		**1**	
	1986	S-2200-111	Bibeholdelse af mastefundament i Lejre Vig			
	1986	S-2200-112	Etablering af vindmøllepark på Middelgrunden			
	1986	S-2200-113	Pælekonstruktion til maritim brug, Køge Bugt			
	1987	S-2200-114	Matrikulering og etablering af en natursti, Stubbekøbing			
	1987	S-2200-115	Spørgsmål om etablering af høfder ved Kongsmark Strand			
	1987	S-2200-116	Etablering af vindmøllepark syd for Amager			
	1987	S-2200-117	Svajepladser i Roskilde Fjord			
	1987	S-2200-118	Bølgeenergianlæg ved Dueodde			
	1988	S-2200-119	Fortøjningspæle ved Korsør Nor			
	1988	S-2200-120	Placering af vindmøller i Smålandsfarvandet			
	1988	S-2200-121	Pumpestation, Nyborg			
397		**S-2300-1**	**S-2600-4**		**1**	
	1973	S-2300-1	Spørgsmål om fredning overført til Miljøministeriet			
	1967	S-2600-1	Anlæg af lystbådehavne			
	1976	S-2600-3	Oplysninger om lystbådehavne og marinaer			
	1975	S-2600-4	Standardvilkår i forbindelse med godkendelse af lystbådehavne			
398		**S-2600-6**	**S-2700-1**		**1**	
	1977	S-2600-6	Vejledning for etablering af af stenanlæg på søterritoriet			
	1977	S-2600-7	Midlertidige rammer for udbygning af lystbådehavne i Århus amt			
	1977	S-2600-8	Lystbådehavne i hovedstadsområdet			
	1978	S-2600-9	Fortegnelse over lystbådehavne og sejlklubber			
	1978	S-2600-10	Lystbådehavne i Svendborg kommune			
	1978	S-2600-11	Notits vedrørende registrering af fiskefartøjer som lystfartøjer			
	1979	S-2600-12	Indførsel og transit af hunde og katte			
	1979	S-2600-13	Oversigt over lystbådehavne			
	1980	S-2600-14	Vejledning vedrørende anlæg af lystbådehavne			
	1984	S-2600-15	Konference om lystbådehavne			
	1987	S-2600-16	Havnekapacitet, Randers Fjord			
	1972	S-2700-1	Bork Lystbådehavn, Ringkøbing Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
399		**S-2700-1-50-1**	**S-2700-3**		**1**	
	1973	S-2700-1-50-1	Ordensreglement for Bork Havn			
	1969	S-2700-2	Lystbådehavn, Nappedam, Kalø Vig			
	1974	S-2700-2-50-1	Ordensreglement for Nappedam Lystbådehavn			
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg I			
400		**S-2700-3**	**S-2700-5**		**1**	
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg II			
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg I			
401		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg II+III+IV			
402		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg V			
403		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VI			
404		**S-2700-5**	**S-2700-6**		**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VII			
	1975	S-2700-5-50-1	Ordensreglement for Kaløvig Bådehavn			
	1971	S-2700-6	Hvalpsund Lystbådehavn, Farsø			
405		**S-2700-7**	**S-2700-9**		**1**	
	1971	S-2700-7	Lystbådehavn, Hou, Hals kommune			
	1972	S-2700-8	Lystbådehavn, Virksund			
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg I			
406		**S-2700-9**			**1**	
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg II+III			
407		**S-2700-10**	**S-2700-11-50-1**		**1**	
	1972	S-2700-10	Augustenborg Marina			
	1972	S-2700-11	Lystbådehavn, Skaven Strand			
	1979	S-2700-11-50-1	Ordensreglement			
408		**S-2700-12**	**S-2700-12-50-1**		**1**	
	1970	S-2700-12	Søsportshavn, Frederikshavn			
	1975	S-2700-12-50-1	Ordensreglement			
409		**S-2700-13**			**1**	
	1972	S-2700-13	Lystbådehavn, Fanø			
410		**S-2700-14**	**S-2700-18**		**1**	
	1972	S-2700-14	Udvidelse af Hjarbæk Havn			
	1978	S-2700-14-50-1	Ordensreglement			
	1972	S-2700-18	Lystbådehavneanlæg, Sennels Strand			
411		**S-2700-19**			**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg I			
412		**S-2700-19**	**S-2700-21**		**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg II			
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg I			
413		**S-2700-21**	**S-2700-25**		**1**	
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg II			
	1973	S-2700-24	Lystbådehavn, Ringkøbing			
	1973	S-2700-25	Lemvig Marina			
414		**S-2700-26**	**S-2700-27**		**1**	
	1971	S-2700-26	Lystbådehavn, Doverodde			
	1975	S-2700-26-50-1	Ordensreglement			
	1973	S-2700-27	Lystbådehavn, Egense			
415		**S-2700-34**	**S-2700-35**		**1**	
	1973	S-2700-34	Lystbådehavn, Attrup			
	1978	S-2700-34-50-1	Ordensreglement			
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
416		**S-2700-35**	**S-2700-35-50-1**		**1**	
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg II			
	1974	S-2700-35-50-1	Ordensreglement			
417		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg I			
418		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg II+III			
419		**S-2700-37**	**S-2700-38**		**1**	
	1974	S-2700-37	Lystbådehavn, Aså			
	1974	S-2700-37-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2700-38	Lystbådehavn, Marselisborg			
420		**S-2700-40**			**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg I+II+III			
421		**S-2700-40**	**S-2700-40-50-1**		**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg IV			
	1979	S-2700-40-50-1	Ordensreglement			
422		**S-2700-41**			**1**	
	1970	S-2700-41	Lystbådehavn, Norsminde			
423		**S-2700-41-50-1**	**S-2700-46**		**1**	
	1975	S-2700-41-50-1	Ordensreglement			
	1969	S-2700-45	Lokalplan nummer 11, Rønbjerg Havn			
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg I+II			
424		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg III+IV			
425		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord. Læg V			
426		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord Læg VI			
427		**S-2700-47**	**S-2700-48**		**1**	
	1959	S-2700-47	Lystbådehavn, Hadsund			
	1977	S-2700-47-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2700-48	Lystbådehavn, Hou			
428		**S-2700-49**	**S-2700-50**		**1**	
	1975	S-2700-49	Lystbådehavn, Dyvig			
	1970	S-2700-50	Skudehavn, Ebeltoft			
429		**S-2700-50-50-1**	**S-2700-52**		**1**	
	1978	S-2700-50-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2700-52	Lystbådehavn, Kolding			
430		**S-2700-55**	**S-2700-56**		**1**	
	1976	S-2700-55	Lystbådehavn, Nibe			
	1976	S-2700-56	Lystbådehavn, Thisted			
431		**S-2700-57**	**S-2700-58**		**1**	
	1976	S-2700-57	Lystbådehavn, Munkebjerg			
	1970	S-2700-58	Lystbådehavn, Vildsund			
432		**S-2700-59**	**S-2700-60-50-1**		**1**	
	1976	S-2700-59	Besigtigelse af Knebel Bro			
	1977	S-2700-60	Lystbådehavn, Brejning			
	1979	S-2700-60-50-1	Ordensreglement			
433		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg I			
434		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg II			
435		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
436		**S-2700-63**	**S-2700-65-50-1**		**1**	
	1978	S-2700-63	Midlertidigt lystbådehavneanlæg ved Kær Vig, Alssund			
	1978	S-2700-64	Jollehavn i Voerså			
	1978	S-2700-65	Lystbådehavn, Uggelhuse, Randers			
	1979	S-2700-65-50-1	Ordensreglement			
437		**S-2700-66**			**1**	
	1978	S-2700-66	Lystbådehavn, Thyborøn			
438		**S-2700-67**	**S-2700-69**		**1**	
	1978	S-2700-67	Lystbådehavn, Skydebanevej, Limfjorden			
	1978	S-2700-68	Lystbådehavn, Aggersund			
	1979	S-2700-69	Lystbådehavn, Brønsodde, Vejle Fjord			
439		**S-2700-70**	**S-2700-72**		**1**	
	1978	S-2700-70	Lystbådehavn, Udbyhøj Nord			
	1979	S-2700-71	Lystbådehavn, Løgstør			
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg I			
440		**S-2700-72**	**S-2700-74-50-1**		**1**	
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg II			
	1979	S-2700-74	Lystbådehavn, Hobro			
	1981	S-2700-74-50-1	Ordensreglement			
441		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg I			
442		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg II			
443		**S-2700-77**	**S-2700-80**		**1**	
	1979	S-2700-77	Lystbådehavn, Snaptun			
	1979	S-2700-78	Lystbådehavn, Kollund			
	1978	S-2700-79	Læmole ved Grønninghoved Strand, Christiansfeld			
	1974	S-2700-80	Placering af jernskrog i Varnæs Vig			
444		**S-2700-81**	**S-2700-87**		**1**	
	1979	S-2700-81	Skødshoved Bro Jollehavn, Mols			
	1979	S-2700-83	Lystbådehavn, Gråsten			
	1979	S-2700-84	Lystsejlads, Se S-2700-75			
	1980	S-2700-86	Havneanlæg i Ringkøbing Fjord ud for Stauning Vesterstrand,Skjern			
	1981	S-2700-87	Lystbådehavn, Rosenvold, Vejle			
445		**S-2700-88**	**S-2700-91**		**1**	
	1981	S-2700-88	Jollehavn i Flensborg Fjord mellem Rendbjerg og Egeskov			
	1963	S-2700-90	Sundby-Hvorup Sejlklub´s lystbådehavn			
	1983	S-2700-90-50-1	Ordensreglement			
	1987	S-2700-91	Lystbådehavn, Mommark			
446		**S-2700-92**	**S-2700-95**		**1**	
	1982	S-2700-92	Skitseprojekt til udvidelse af Øster Hurup Havn			
	1982	S-2700-93	Lystbådehavn, Mellerup			
	1983	S-2700-94	Lystbådehavn, Grenå			
	1983	S-2700-95	Lystbådehavn, Sundsøre			
447		**S-2700-96**	**S-2700-99**		**1**	
	1983	S-2700-96	Bådehavn, Skovby Landing, Hørup Havn			
	1984	S-2700-97	Lystbådehavn, Gyldendal			
	1985	S-2700-98	Jollehavn, Haverslev			
	1985	S-2700-99	Lystbådehavn, Endelave			
448		**S-2700-100**	**S-2700-101**		**1**	
	1986	S-2700-100	Lystbådehavn, Gjøl Havn			
	1983	S-2700-101	Broer ved Spang Nor, Ulkebøl			
449		**S-2700-102**			**1**	
	1987	S-2700-102	Lystbådehavn, Kongsdal			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
450		**S-2700-106**	**S-2800-1**		**1**	
	1988	S-2700-106	Lystbådehavn, Kollund Lillestrand			
	1965	S-2800-1	Lystbådehavn, Frederikssund			
451		**S-2800-2**			**1**	
	1969	S-2800-2	Lystbådehavn, Rådalsgård, Jyllinge			
452		**S-2800-3**			**1**	
	1971	S-2800-3	Lystbådehavn, Dragør			
453		**S-2800-4**	**S-2800-4-50-1**		**1**	
	1965	S-2800-4	Vedbæk Havn			
	1965	S-2800-4-50-1	Ordensreglement			
454		**S-2800-5**			**1**	
	1971	S-2800-5	Lystbådehavn, Sundby, Nykøbing Falster			
455		**S-2800-6**			**1**	
	1971	S-2800-6	Lystbådehavn, Kerteminde			
456		**S-2800-8**	**S-2800-12**		**1**	
	1964	S-2800-8	Lystbådehavn, Jyllinge			
	1972	S-2800-10	Jyllinge Sejlklub´s ansøgning om lystbådehavn			
	1971	S-2800-11	Lystbådehavn, Stubbekøbing			
	1971	S-2800-12	Godkendelse af projekt til lystbådehavneanlæg,Stubbekøbin			
457		**S-2800-15**	**S-2800-16**		**1**	
	1972	S-2800-15	Lystbådehavn, Masnedø			
	1971	S-2800-16	Lystbådehavn, Blans Havn			
458		**S-2800-17**	**S-2800-19**		**1**	
	1972	S-2800-17	Lystbådehavn, Fakse Ladeplads			
	1970	S-2800-19	Lystbådehavn, Brøndby Strand			
459		**S-2800-20**	**S-2800-23-50-1**		**1**	
	1971	S-2800-20	Lystbådehavn, Klintebjerg			
	1972	S-2800-21	Ulovligt havneanlæg ved Appenæs, Otto baron Reedtz-Thott			
	1954	S-2800-23-50-1	Ordensreglement			
460		**S-2800-24**	**S-2800-25**		**1**	
	1968	S-2800-24	Lystbådehavn, Rantzausminde			
	1959	S-2800-25	Lystbådehavn, Rungsted			
461		**S-2800-26**			**1**	
	1967	S-2800-26	Lystbådehavn, Nivå. Læg I+II			
462		**S-2800-27**	**S-2800-27-50-1**		**1**	
	1972	S-2800-27	Lystbådehavn, Karrebæksminde			
	1979	S-2800-27-50-1	Ordensreglement			
463		**S-2800-30**	**S-2800-41**		**1**	
	1967	S-2800-30	Broanlæg i Selsø Møllekrog, Skibby			
	1982	S-2800-30-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2800-35	Næstved Sejlklub´s Jolleafdeling Ydernæs i Karrebæk Fjord			
	1971	S-2800-41	Helligpeder Bådehavn, Bornholm			
464		**S-2800-42**	**S-2800-42-50-1**		**1**	
	1973	S-2800-42	Holbæk Marina, Dragerup Vig			
	1975	S-2800-42-50-1	Ordensreglement			
465		**S-2800-43**			**1**	
	1973	S-2800-43	Lystbådehavn, Omø			
466		**S-2800-44**			**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg I			
467		**S-2800-44**	**S-2800-49**		**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg II			
	1974	S-2800-46	Lystbådehavn, Vallø			
	1971	S-2800-49	Lystbådehavn for grundejerforeningen"Kindvig Enge"			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
468		**S-2800-50**	**S-2800-53-50-1**		**1**	
	1974	S-2800-50	Lystbådehavn , Hørby			
	1978	S-2800-50-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-51-50-1	Ordensreglement			
	1970	S-2800-52	Bådebro, Kertinge Nor, Munkebo			
	1974	S-2800-53	Lystbådehavn, Sylowsvej, Korsør			
	1975	S-2800-53-50-1	Ordensreglement			
469		**S-2800-54**	**S-2800-55**		**1**	
	1966	S-2800-54	Helsingør Nordhavn, tværmole med bådebro			
	1962	S-2800-54-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-55	Lystbådehavn, Langø			
470		**S-2800-56**	**S-2800-57**		**1**	
	1974	S-2800-56	Lystbådehavn, Agernakke, Roskilde Fjord			
	1959	S-2800-57	Bådebroer i Præstø Havn			
471		**S-2800-58**			**1**	
	1974	S-2800-58	Lystbådehavn, Kignæs			
472		**S-2800-58-50-1**	**S-2800-61**		**1**	
	1974	S-2800-58-50-1	Ordensreglement			
	1953	S-2800-60	Strib Bådehavn			
	1978	S-2800-60-70-78	Strib Bådehavn, skibs- og vareafgifter			
	1975	S-2800-61	Lystbådehavn, Roskilde			
473		**S-2800-62**	**S-2800-62-50-1**		**1**	
	1975	S-2800-62	Lystbådehavn, Kastrup, Tårnby kommune			
	1977	S-2800-62-50-1	Ordensreglement			
474		**S-2800-64**			**1**	
	1975	S-2800-64	Lystbådehavn, Gedser. Læg I+II			
475		**S-2800-64-50-1**	**S-2800-70**		**1**	
	1978	S-2800-64-50-1	Ordensreglement for Gedser Lystbådehavn			
	1976	S-2800-65	Bådepladser i hovedstadsområdet			
	1961	S-2800-67-50-1	Ordenreglement for Skovshoved Strand			
	1976	S-2800-69	Broanlæg, Snekkersten			
	1976	S-2800-70	Lystbådehavn, Rønne			
476		**S-2800-71**	**S-2800-72**		**1**	
	1976	S-2800-71	Lystbådehavn, Rødvig Havn			
	1976	S-2800-72	Lystbådehavn, Gammel Hestehauge, Svendborg Sund			
477		**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
	1976	S-2800-73	Lystbådehavn, Køge. Læg I+II			
	1979	S-2800-73-50-1	Ordensreglement			
478		**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
	1976	S-2800-74	Lystbådehavn, Gisseløre, Kalundborg Fjord			
	1976	S-2800-74-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg I			
479		**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg II			
	1978	S-2800-75-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2800-78	Lystbådehavn, Frederikssund Havn			
480		**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
	1977	S-2800-79	Lystbådehavn, Nykøbing Sjælland			
	1977	S-2800-80-50-1	Ordensreglement			
481		**S-2800-81**			**1**	
	1977	S-2800-81	Lystbådehavn, Veddelev Hage, Roskilde Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
482		**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
	1977	S-2800-82	Lystbådehavn, Maltrup Vænge, Sakskøbing			
	1972	S-2800-83	Bro og estakadeværk ved Skælskør Amatør Sejlklub			
	1977	S-2800-85	Lystbådehavn, Gamborg Fjord			
483		**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
	1977	S-2800-87	Lystbådehavn, Valdemars Slot, Tåsinge			
	1977	S-2800-88	Lystbådehavne, Køge Bugt Strandpark. Læg I+II			
484		**S-2800-88-1**			**1**	
	1979	S-2800-88-1	Udbygning for havn nummer 1, Køge Bugt Strandpark			
485		**S-2800-88-2**			**1**	
	1978	S-2800-88-2	Udbygning for havn nummer 2, Vallensbæk			
486		**S-2800-88-3**			**1**	
	1978	S-2800-88-3	Udbygning for havn nummer 3, Ishøj			
487		**S-2800-88-4**			**1**	
	1978	S-2800-88-4	Udbygning for havn nummer 4, Hundige Havn			
488		**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
	1979	S-2800-88-4-a	Havneø 4a, Hundige			
	1979	S-2800-88-4-b	Havneø 4b, Hundige			
	1978	S-2800-91	Lystbådehavn, Guldborg			
	1976	S-2800-93	Lystbådehavn, Troense			
489		**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
	1979	S-2800-94	Lystbådehavn, Bagenkop			
	1979	S-2800-95	Ophalingsplads i Arnakke			
	1979	S-2800-96	Eventuel etablering af lystbådehavn i Køge Bugt			
	1980	S-2800-99	Lystbådehavn, Ronæsbro			
	1980	S-2800-100	Små-bådehavn, Hasle Havn			
	1980	S-2800-101	Lystbådehavn, Mårup			
490		**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
	1987	S-2800-102	Lystbådehavn, Kongebro, Middelfart			
	1980	S-2800-102-50-1	Ordensreglement			
491		**S-2800-103**			**1**	
	1982	S-2800-103	Udbedring og udvidelse af Faldsled Havn. Læg I+II			
492		**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
	1971	S-2800-103-1	Matrikulering og skelforandring, matrikel nr. 20, Faldsled By			
	1972	S-2800-104	Lystbådehavn, Rødvig			
493		**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
	1981	S-2800-105	Lystbådehavn, Klintholm Havn. Læg I+II			
	1982	S-2800-106	Lystbådehavn, Røsnæs			
494		**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
	1983	S-2800-107	Forslag til lokalplan nummer 21, Rødby			
	1984	S-2800-108	Godkendelse af fast anlæg ud for matrikel nr. 28a, Hesselø			
	1985	S-2800-110	Udvidelse af Vindeby Havn, Tåsinge			
	1985	S-2800-111	Lystbådehavn, Skarø			
495		**S-2800-112**			**1**	
	1985	S-2800-112	Lystbådehavn, Bandholm. Læg I+II			
496		**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
	1985	S-2800-113	Lystbådehavn, Agersø			
	1986	S-2800-114	Havneanlæg på Feddet, Gavnø Gods og havneanlæg-Roholte			
	1987	S-2800-115	Forslag til lokalplan nummer I-F 301, Hotel Assens Marina			
497		**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
	1987	S-2800-116	Anlæg af marina på Nordsjællands kyst ved Rågeleje			
	1987	S-2800-117	Feriecenter ved Reersø Havn			
	1987	S-2800-118	Lystbådehavn, Gilleleje			
	1987	S-2800-119	Lystbådehavn, Strøby Ladeplads			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
498		**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
	1987	S-2800-120	Stenkastningsmole ved indsejlingen til Fjellebroen Havn			
	1988	S-2800-124	Lokalplan nummer 15, fritidshavn i Sortsø			
	1988	S-2800-125	Lystbådehavn, Tisvildeleje			
	1978	S-2900-6-50-1	Ordensreglement for Nordre Arbejdshavn			
	1978	S-2900-6-60	Klassifikationsplan, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1971	S-2900-6-60-2	Kontrakt med Limfjordsøsterskompagniet om leje af areal			
	1977	S-2900-6-70-78	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1979	S-2900-6-70-79	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-80	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-81	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1982	S-2900-6-70-82	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1983	S-2900-6-70-84	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1984	S-2900-6-70-85	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1987	S-2900-6-78-2	Godkendelse af fyldplads på Agger Tange			
	1972	S-2900-6-100-1	Nordre Arbejdshavn, Agger			
499		**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
	1983	S-2900-10-1	Regnskabsafslutning 1984+1985, Anlægskonto finanslov 1984			
	1977	S-2900-10-77/78	Regnskab, Finansåret 1977/78			
	1978	S-2900-10-78	Regnskab, Finansåret 1978			
	1979	S-2900-10-79	Regnskab, Finansåret 1979			
	1980	S-2900-10-80	Regnskab, Finansåret 1980			
	1981	S-2900-10-81	Regnskab, Finansåret 1981			
500		**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
	1982	S-2900-10-82	Regnskab, Finansåret 1982			
	1976	S-2900-20-4	Godtgørelse for merarbejde			
	1979	S-2900-20-4-1	Ydelse af § 1, stk. 2-tillæg til landmålingstekniker Søren Dalgård			
	1987	S-2900-20-4-3	Betaling for tredelt tjeneste			
	1968	S-2900-20-7	Rådighedstjenesten i forbindelse med stormflodsledelsen			
501		**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
	1977	S-2900-20-8	Udgifter i forbindelse med lære- og praktikpladser			
	1977	S-2900-20-9	Varsling i henhold til afskedigelser i større omfang			
	1977	S-2900-20-10	Spørgsmål om erstatning for anvist arbejde uden for akkord			
	1980	S-2900-20-12	Oprettelse af et forfremmelsesnævn			
	1981	S-2900-20-13	Akademikernes Centralorganisation			
	1981	S-2900-20-14	Uniformsregulativ			
	1981	S-2900-30-1	Ledig stilling som kontorchef i kystinspektoratet			
502		**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
	1970	S-2900-31-78-2	Frederik den Syvendes Kanal, Løgstør			
	1976	S-2900-60	Klassifikationsplan			
	1975	S-2900-60-1	Overenskomst Finansministeriet og Specialarbejderforbund			
503		**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
	1967	S-2900-60-5	Overenskomst, Finansministeriet og Snedker-Tømrerforbundet			
	1978	S-2900-78	Personalebladet "Kyst-nyt"			
	1985	S-2900-78-3	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			
	1985	S-2900-78-4	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
504		**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
	1976	S-2900-81-1	Bevilling til afhændelse af matrikel nummer 54a, Harboøre			
	1977	S-2900-81-2	Lysning af servitut ved Sønderborg Lufthavn			
	1976	S-2900-81-3	Afhændelse af baneareal ved Harboøre til lodsejere			
	1977	S-2900-81-4	Adgangsvej til færgeleje, Nordre Limfjordstange			
	1978	S-2900-81-5	Bebyggelse og fiskeplads nord for Harboøre			
	1979	S-2900-81-6	Afståelse af areal til vejformål, Skærbæk			
	1981	S-2900-81-7	Reetablering af Svaneholm ledefyrlinie			
	1974	S-2900-82-2	Støbning-betonelementer på kystinspektoratets arbejdspladser			
	1974	S-2900-82-3	Tjenestebil til personbefordring			
	1976	S-2900-82-4	Anskaffelse af EDB-udstyr			
	1977	S-2900-82-6	Indkøb af strømmåleudstyr			
	1977	S-2900-82-7	Anskaffelse af positionsudstyr			
	1978	S-2900-82-9	Anskaffelse af hydraulisk gravemaskine ved høfdereparationer			
	1979	S-2900-82-10	Anskaffelse af elektronisk tachymeter			
505		**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
	1956	S-2900-94-20-2	Kompensationsordning for personale			
	1962	S-2900-94-50-1	Klapbro ved Ribe kammersluse			
	1971	S-2900-94-78-2	Ribe kammersluse, retssag			
506		**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
	1955	S-2900-94-97-1	Tjenesteboligerne ved Ribe kammersluse			
	1979	S-2900-94-100-2	Overdragelse af Ribe kammersluse til Ribe kommune			
	1971	S-2900-97-1	Kontorlokaler i Lemvig. Læg I+II			
507		**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
	1980	S-2900-97-2	Personaleforeningen "Finnehuset", Agger			
	1976	S-2900-100-4	Strandfodring, Thorsminde			
	1977	S-2900-100-6	Erstatningssager for færdselsuheld			
	1977	S-2900-100-8	Hoveddæmning, Gudenåen			
	1978	S-2900-100-9	Lejekontrakt Hydraulisk Institut-Skibsteknisk Laboratorium			
	1979	S-2900-100-10	Udnyttelse af jagtretten til statens arealer			
508		**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
	1980	S-2900-100-11	Retssager anlagt af Regnecentralen mod 17 statsinstitutioner			
	1980	S-2900-100-12	Tilmelding til bedriftssundhedstjeneste			
	1983	S-2900-100-13	Ordensreglement for Thorsminde Havn			
	1983	S-2900-100-14	Uddybning af Kalvebodløbet			
	1983	S-2900-100-15	Udleje af fiskeri i Flade Sø			
	1984	S-2900-100-16	Oprettelse af et oceanografisk center ved Meteorologisk Institut			
509		**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
	1984	S-2900-100-17	Udskiftning af statens uddybningsmateriel			
	1984	S-2900-100-18	Lemvig, 750 års jubilæum			
	1984	S-2900-100-19	Kystinspektoratets adgang til at føre lagerbeholdningskonto			
	1987	S-2900-100-21	Register for løn- og personalesystem			
	1987	S-2900-100-22	Projekt til samarbejde mellem privat og offentlig sektor			
	1974	S-2900-131-60-69	Lejemål vedrørende matrikel nummer 86cg, Thyborøn			
510		**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
	1974	S-2900-131-81-1	Afhændelse af ejendommen matrikel nummer 86bp, Thyborøn			
	1980	S-2900-131-81-2	Salg og mageskifte af arealer i Thyborøn - Hvide Sande			
	1987	S-2900-131-81-3	Salg af matrikel nummer 90 til Ulla Nielsen, Thyborøn			
	1974	S-2900-161-100-3	Statens eventuelle køb af halvøen Skallingen			
	1978	S-2900-161-100-4	Jagten på statens arealer på Skallingen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
511		**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
	1979	S-2900/79	Kystnyt - 1979			
	1980	S-2900/80	Kystnyt - 1980			
	1981	S-2900/81	Kystnyt - 1981			
	1982	S-2900/82	Kystnyt - 1982			
	1983	S-2900/83	Kystnyt - 1983			
512		**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
	1973	S-2900-alm-1	Kystinspektoratets organisation og personaleoversigt			
	1974	S-2900-alm-4-1	Stillinger i Kystinspektoratet			
	1984	S-2900-alm-4-2	Smedeværksted i Thyborøn			
513		**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
	1978	S-2900-a-3	Civilingeniør Jens Otto Andersen,			
	1965	S-2900-b-1	Civilingeniør J. Bulow Beck			
	1971	S-2900-b-2	Elektroniktekniker Karsten Bønding			
	1970	S-2900-b-3	Ingeniør K. Bjørnlund-Larsen			
	1954	S-2900-b-5	Overkonstruktør Thomas Rud Borgholm			
	1978	S-2900-b-6	Civilingeniør Erling Bay			
	1979	S-2900-c-3	Teknisk assistent Kim Kappel Christensen			
	1971	S-2900-e-1	Teknisk assistent Lene Emtkjær			
	1979	S-2900-f-1	Teknikumingeniør Preben Friis			
	1954	S-2900-g-1	Kontorchef Hans Frede Gnauer			
514		**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
	1952	S-2900-h-1	Civilingeniør F. Hofdahl			
	1961	S-2900-h-2	Civilingeniør Evan Hansen			
	1983	S-2900-j-5	Civilingeniør John Jensen			
	1979	S-2900-k-3	Civilingeniør Søren Knudsen			
	1980	S-2900-k-4	Teknisk assistent Grethe Stougaard Kristensen			
	1982	S-2900-k-5	Landmålingstekniker Jens Kjeldgaard			
	1985	S-2900-k-6	Ingeniør Bjørn Knudsen			
	1969	S-2900-l-1	Civilingeniør Christian Laustrup			
515		**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
	1971	S-2900-l-2	Konstruktør H.J. Lavrsen			
	1974	S-2900-l-3	Kontorfuldmægtig Anne Lund			
	1980	S-2900-l-4	Opmålingstekniker Asger Lauridsen			
	1985	S-2900-l-5	Teknisk assistent Tove Lisby			
	1974	S-2900-m-1	Formand Thomas Mensel			
	1978	S-2900-m-3	Civilingeniør Søren Mikkelsen			
	1980	S-2900-m-4	Civilingeniør H. Toxvig Madsen			
	1980	S-2900-n-5	Civilingeniør R. Birch Nielsen			
	1983	S-2900-n-6	Tømrer Verner Ø. Nielsen			
	1983	S-2900-n-7	Civilingeniør Niels H. Worm Nielsen			
	1981	S-2900-o-1	Teknisk assistent J.M. Olesen			
	1976	S-2900-r-1	Teknisk assistent Ole L. Røn			
	1980	S-2900-r-2	Teknisk assistent Lena Rasmussen			
	1952	S-2900-s-1	Kystdirektør H.B. Sørensen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
516		**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
	1970	S-2900-s-3	Teknikumingeniør B. Sandgrav			
	1979	S-2900-s-6	Akademiingeniør N.J. Springborg			
	1979	S-2900-s-7	Assistent Tove Saugmandsgård			
	1972	S-2900-t-1	Civilingeniør Flemming Thyme			
	1978	S-2900-t-2	Akademiingeniør H. Tobiasen			
	1979	S-2900-t-3	Teknikumingeniør Peter Thyssen			
	1987	S-2900-t-4	Karen Margrethe Tommerup,pension efter Ib Tommerup			
	1983	S-2900-v-2	Tømrersvend Sven Frichmann Villemoes			
	1983	S-2900-w-1	Teknikumingeniør Poul Wittus			
517		**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
	1974	S-3000-1	Dybdeforholdene i Drogden			
	1974	S-3000-2	Ny sejlrende til Agger Havn			
	1975	S-3000-3	Sejlrende ved Sælhundeholm Løb, Thyborøn			
	1979	S-3000-4	Gravning af sejlrende i Nissum Fjord			
518		**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
	1980	S-3000-5	Etablering af ny rute ved Hatter Barn			
	1980	S-3000-6	Uddybning af sejlløbet mellem Kattegat og Aalborg			
	1983	S-3000-7	Uddybning af sejlrende ved Kalvehave			
	1984	S-3000-8	Tilsanding af sejlrenden over Løgstør Grunde			
519		**S-3000-9**			**1**	
	1969	S-3000-9	Uddybning af Højestenenеløbet Ærøskøbing og Svendborg			
520		**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	
	1985	S-3000-10	Klapplads for Sælhundeholm Løb			
	1986	S-3000-11	Oprensning af sejlrende i Ringkøbing Fjord til Nørre Lyngvig			

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
1	S-100-1	S-100-2		1	
2	S-100-2			1	
3	S-100-2-80			1	
4	S-100-2-81			1	
5	S-100-2-82			1	
6	S-100-2-82			1	
7	S-100-2-82			1	
8	S-100-2-83			1	
9	S-100-2-83			1	
10	S-100-2-84			1	
11	S-100-2-84			1	
12	S-100-2-85			1	
13	S-100-2-86			1	
14	S-100-2-87	S-100-2-88		1	
15	S-100-7			1	
16	S-100-7-1	S-100-9		1	
17	S-100-12	S-100-15		1	
18	S-100-15			1	
19	S-100-16	S-100-21		1	
20	S-100-21	S-100-23		1	
21	S-100-24			1	
22	S-100-26			1	
23	S-100-30	S-100-36		1	
24	S-100-38	S-100-45		1	
25	S-100-46			1	
26	S-100-47	S-100-53		1	
27	S-100-54	S-100-60		1	
28	S-100-60			1	
29	S-100-60			1	
30	S-100-61	S-100-69		1	
31	S-100-70	S-100-76		1	
32	S-100-77	S-100-84		1	
33	S-100-84	S-100-91		1	
34	S-200-1-78	S-200-1-81		1	
35	S-200-1-82	S-200-1-88		1	
36	S-200-8	S-300-1		1	
37	S-300-1-20-2	S-300-2-7		1	
38	S-300-2-7-1			1	
39	S-300-2-7-1			1	
40	S-300-2-8			1	
41	S-300-2-9			1	
42	S-300-2-20-1	S-300-2-100-6		1	
43	S-300-2-100-7	S-300-6		1	
44	S-300-6-3	S-300-6-20-1		1	
45	S-300-6-20-2	S-300-7-8		1	
46	S-300-7-8			1	
47	S-300-7-8	S-300-7-9		1	
48	S-300-8			1	
49	S-300-8-2	S-300-8-83		1	
50	S-300-9			1	
51	S-300-9-20-1	S-300-10-20-1		1	
52	S-300-10-20-2	S-300-12		1	
53	S-300-12-20-1	S-300-13-8		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
54	S-300-13-9			1	
55	S-300-13-20-1	S-300-13-100-2		1	
56	S-300-13-100-3			1	
57	S-300-14	S-300-18-1		1	
58	S-300-19-2			1	
59	S-300-19-2			1	
60	S-300-19-4			1	
61	S-300-19-4			1	
62	S-300-19-4			1	
63	S-300-19-4			1	
64	S-300-19-4			1	
65	S-300-19-4			1	
66	S-300-19-4			1	
67	S-300-19-4-1			1	
68	S-300-19-4-1			1	
69	S-300-19-4-1			1	
70	S-300-19-4-1			1	
71	S-300-19-4-2			1	
72	S-300-19-4-2			1	
73	S-300-19-4-2			1	
74	S-300-19-4-3			1	
75	S-300-19-4-3			1	
76	S-300-19-4-3			1	
77	S-300-19-4-3	S-300-19-6		1	
78	S-300-19-7			1	
79	S-300-19-9	S-300-19-10		1	
80	S-300-19-10-1			1	
81	S-300-19-11	S-300-19-15		1	
82	S-300-23	S-300-23-20-2		1	
83	S-300-23-100-1			1	
84	S-300-23-100-2	S-300-26		1	
85	S-300-27			1	
86	S-300-27	S-300-29		1	
87	S-400-1	S-500-7-20-2		1	
88	S-500-8	S-500-10		1	
89	S-500-11	S-500-14-6		1	
90	S-500-14-7	S-500-18		1	
91	S-500-18-20-1	S-500-24		1	
92	S-600-2	S-600-3-40-1		1	
93	S-600-4	S-600-6-10-30		1	
94	S-600-6-20-1	S-600-14-10-30		1	
95	S-600-14-20-1	S-600-19-20-1		1	
96	S-600-20	S-600-32-20-1		1	
97	S-600-33	S-600-42		1	
98	S-600-42-20-1	S-600-46-20-1		1	
99	S-600-47-20-1	S-600-64		1	
100	S-600-65			1	
101	S-600-65			1	
102	S-600-66	S-600-70		1	
103a	S-600-I-12	S-600-I-12-20-2		1	
103b	S-600-I-12-50-1	S-600-I-12-100-3		1	
104	S-600-II-13	S-600-II-13-10		1	
105	S-600-II-13-20-1	S-600-II-13-60-1		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
106	**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
107	**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
108	**S-700-2**			**1**	
109	**S-700-2**			**1**	
110	**S-700-2**			**1**	
111	**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
112	**S-700-9**			**1**	
113	**S-700-10**			**1**	
114	**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
115	**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
116	**S-700-18**			**1**	
117	**S-700-18**			**1**	
118	**S-700-18**			**1**	
119	**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
120	**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
121	**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
122	**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
123	**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
124	**S-700-18-15**			**1**	
125	**S-700-18-16**			**1**	
126	**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
127	**S-700-19**			**1**	
128	**S-700-19**			**1**	
129	**S-700-19**			**1**	
130	**S-700-19**			**1**	
131	**S-700-19-1**			**1**	
132	**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
133	**S-700-19-3**			**1**	
134	**S-700-19-4**			**1**	
135	**S-700-19-5**			**1**	
136	**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
137	**S-700-20**			**1**	
138	**S-700-20**			**1**	
139	**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
140	**S-700-23**			**1**	
141	**S-700-23**			**1**	
142	**S-700-23**			**1**	
143	**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
144	**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
145	**S-700-24**			**1**	
146	**S-700-24**			**1**	
147	**S-700-24**			**1**	
148	**S-700-24**			**1**	
149	**S-700-24**			**1**	
150	**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
151	**S-700-24-1**			**1**	
152	**S-700-24-1**			**1**	
153	**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
154	**S-800-1**			**1**	
155	**S-800-2**			**1**	
156	**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
157	**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
158	**S-800-6**			**1**	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
159	S-800-9			1	
160	S-800-9			1	
161	S-800-9			1	
162	S-800-10	S-800-10-80-4		1	
163	S-800-10-81-12	S-800-12		1	
164	S-800-12	S-800-20		1	
165	S-800-22-2			1	
166	S-800-22-2	S-800-22-3		1	
167	S-800-24	S-800-27		1	
168	S-800-27			1	
169	S-800-27	S-800-27-1		1	
170	S-800-28			1	
171	S-800-28			1	
172	S-800-30			1	
173	S-800-31	S-800-39		1	
174	S-800-40			1	
175	S-800-40			1	
176	S-800-41	S-800-42		1	
177	S-800-42			1	
178	S-800-42			1	
179	S-800-42			1	
180	S-800-44	S-800-46		1	
181	S-800-47			1	
182	S-800-48	S-800-51		1	
183	S-800-52	S-800-56		1	
184	S-900-2	S-900-24		1	
185	S-900-25			1	
186	S-900-25			1	
187	S-900-25			1	
188	S-900-26	S-900-36		1	
189	S-900-44	S-900-64		1	
190	S-900-65	S-900-72		1	
191	S-900-73	S-900-81		1	
192	S-900-82	S-900-90		1	
193	S-900-91			1	
194	S-900-91			1	
195	S-900-91			1	
196	S-900-92	S-900-105		1	
197	S-1000-1	S-1000-7		1	
198	S-1000-24	S-1000-30-20-1		1	
199	S-1000-34	S-1000-34-1		1	
200	S-1000-37			1	
201	S-1000-37	S-1000-37-20-1		1	
202	S-1000-42	S-1000-50		1	
203	S-1000-51	S-1000-52		1	
204	S-1000-53	S-1000-64		1	
205	S-1000-66	S-1000-74		1	
206	S-1000-75	S-1000-82		1	
207	S-1000-83	S-1000-91		1	
208	S-1000-93	S-1000-107		1	
209	S-1000-108	S-1000-109		1	
210	S-1000-111	S-1000-122		1	
211	S-1100-2	S-1200-3		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
212	S-1200-11	S-1200-12		1	
213	S-1200-13	S-1200-18		1	
214	S-1200-21			1	
215	S-1200-21	S-1200-24		1	
216	S-1200-26			1	
217	S-1200-26			1	
218	S-1200-26			1	
219	S-1200-29	S-1200-31		1	
220	S-1200-32	S-1200-36		1	
221	S-1200-39	S-1200-43		1	
222	S-1200-47	S-1200-55		1	
223	S-1200-61	S-1200-68		1	
224	S-1200-69			1	
225	S-1200-69			1	
226	S-1200-69			1	
227	S-1200-69			1	
228	S-1200-69			1	
229	S-1200-71	S-1200-76		1	
230	S-1200-77	S-1200-78		1	
231	S-1200-80			1	
232	S-1200-81	S-1200-89		1	
233	S-1200-90	S-1200-93		1	
234	S-1200-94	S-1200-100		1	
235	S-1200-101	S-1200-103		1	
236	S-1200-104	S-1200-107		1	
237	S-1200-108	S-1200-114		1	
238	S-1200-115	S-1200-123		1	
239	S-1300-1			1	
240	S-1300-2			1	
241	S-1300-3			1	
242	S-1300-5			1	
243	S-1300-7	S-1300-8		1	
244	S-1300-11			1	
245	S-1300-11			1	
246	S-1300-13	S-1300-14		1	
247	S-1300-15			1	
248	S-1300-15			1	
249	S-1300-23	S-1300-26		1	
250	S-1300-27	S-1300-34		1	
251	S-1300-35	S-1300-41		1	
252	S-1300-43	S-1300-52		1	
253	S-1300-57			1	
254	S-1300-57	S-1300-66		1	
255	S-1300-71			1	
256	S-1300-71			1	
257	S-1300-71			1	
258	S-1300-78	S-1300-83		1	
259	S-1300-85	S-1300-89		1	
260	S-1300-92	S-1300-93-1		1	
261	S-1300-93-2	S-1300-105		1	
262	S-1300-108			1	
263	S-1300-113	S-1300-121		1	
264	S-1300-123	S-1300-126		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
265	S-1300-127	S-1300-132		1	
266	S-1300-134	S-1300-138		1	
267	S-1300-139	S-1300-142		1	
268	S-1300-143	S-1300-148		1	
269	S-1300-150	S-1300-157		1	
270	S-1300-158			1	
271	S-1300-158	S-1300-160		1	
272	S-1300-161	S-1300-163		1	
273	S-1300-164	S-1400-4		1	
274	S-1400-4	S-1400-15		1	
275	S-1500-8-1	S-1500-53		1	
276	S-1500-55	S-1500-73		1	
277	S-1500-74	S-1500-94		1	
278	S-1600-3	S-1600-7		1	
279	S-1600-8	S-1600-24		1	
280	S-1600-28	S-1600-35		1	
281	S-1600-36	S-1600-47		1	
282	S-1600-48	S-1600-50		1	
283	S-1600-51	S-1600-53		1	
284	S-1600-55	S-1600-57		1	
285	S-1600-59	S-1600-64		1	
286	S-1600-65	S-1600-78		1	
287	S-1600-80	S-1600-91		1	
288	S-1600-93	S-1600-99		1	
289	S-1600-102	S-1600-107		1	
290	S-1600-108	S-1600-112		1	
291	S-1600-114			1	
292	S-1600-116	S-1600-123		1	
293	S-1600-125	S-1600-128		1	
294	S-1600-130	S-1600-139		1	
295	S-1600-140	S-1600-143		1	
296	S-1600-144	S-1600-146		1	
297	S-1600-147	S-1600-148		1	
298	S-1600-150	S-1600-156		1	
299	S-1600-157	S-1600-162		1	
300	S-1600-163	S-1600-168		1	
301	S-1600-169	S-1700-13		1	
302	S-1700-15	S-1700-24		1	
303	S-1700-25	S-1700-37		1	
304	S-1700-38	S-1700-47		1	
305	S-1700-48	S-1700-54		1	
306	S-1700-55	S-1700-62		1	
307	S-1700-64	S-1700-72		1	
308	S-1700-73	S-1700-83		1	
309	S-1700-84	S-1700-91		1	
310	S-1700-94	S-1700-98		1	
311	S-1700-101	S-1700-108		1	
312	S-1700-109	S-1700-114		1	
313	S-1700-115	S-1700-118		1	
314	S-1700-119	S-1700-121		1	
315	S-1700-123	S-1700-131		1	
316	S-1700-132	S-1700-140		1	
317	S-1700-141			1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
318	S-1700-142	S-1700-149		1	
319	S-1700-150	S-1700-154		1	
320	S-1700-155	S-1700-158		1	
321	S-1700-159	S-1700-164		1	
322	S-1700-165	S-1700-169		1	
323	S-1700-170	S-1700-174		1	
324	S-1700-175	S-1700-179		1	
325	S-1700-180	S-1700-188		1	
326	S-1700-189	S-1700-193		1	
327	S-1700-194	S-1800-9		1	
328	S-1800-10			1	
329	S-1800-11	S-1900-16		1	
330	S-1900-22	S-1900-47		1	
331	S-1900-53	S-1900-89		1	
332	S-1900-92	S-1900-97		1	
333	S-1900-98	S-1900-104		1	
334	S-1900-105	S-1900-106		1	
335	S-1900-107	S-1900-114		1	
336	S-1900-115	S-1900-124		1	
337	S-1900-125	S-1900-136		1	
338	S-1900-137	S-1900-138		1	
339	S-1900-139	S-1900-145		1	
340	S-1900-146	S-1900-155		1	
341	S-1900-156	S-1900-164		1	
342	S-1900-165	S-1900-175		1	
343	S-1900-176	S-1900-184		1	
344	S-1900-185	S-1900-191		1	
345	S-1900-192	S-1900-196		1	
346	S-1900-197	S-2000-10		1	
347	S-2000-11	S-2000-12-1		1	
348	S-2000-15	S-2000-41		1	
349	S-2000-46	S-2000-54		1	
350	S-2000-55	S-2000-74		1	
351	S-2000-76	S-2000-77		1	
352	S-2000-79	S-2000-82		1	
353	S-2000-87	S-2000-96		1	
354	S-2000-97	S-2000-106		1	
355	S-2000-107	S-2000-112		1	
356	S-2000-114	S-2000-122		1	
357	S-2000-123	S-2000-129		1	
358	S-2000-130	S-2000-148		1	
359	S-2000-149	S-2000-161		1	
360	S-2000-162	S-2000-176		1	
361	S-2000-177	S-2000-181		1	
362	S-2000-182	S-2000-183		1	
363	S-2000-184	S-2000-195		1	
364	S-2000-196	S-2000-208		1	
365	S-2000-209	S-2000-222		1	
366				1	
367	S-2000-235	S-2000-244		1	
368	S-2000-245	S-2000-254		1	
369	S-2000-255	S-2000-262		1	
370	S-2000-263	S-2000-270		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
371	S-2000-271	S-2100		1	
372	S-2100-1	S-2100-5		1	
373	S-2100-9	S-2100-27		1	
374	S-2100-31	S-2100-40		1	
375	S-2100-41	S-2100-56		1	
376	S-2100-57	S-2100-66		1	
377	S-2100-67	S-2100-69		1	
378	S-2100-70	S-2100-98		1	
379	S-2100-99	S-2100-109		1	
380	S-2100-110			1	
381	S-2100-110	S-2100-112		1	
382	S-2100-113	S-2100-119		1	
383	S-2200-3			1	
384	S-2200-10	S-2200-13		1	
385	S-2200-13			1	
386	S-2200-19	S-2200-23		1	
387	S-2200-29	S-2200-38		1	
388	S-2200-39			1	
389	S-2200-40	S-2200-59		1	
390	S-2200-60	S-2200-65		1	
391	S-2200-66	S-2200-76		1	
392	S-2200-78	S-2200-90		1	
393	S-2200-91			1	
394	S-2200-92	S-2200-103		1	
395	S-2200-104	S-2200-110		1	
396	S-2200-111	S-2200-121		1	
397	S-2300-1	S-2600-4		1	
398	S-2600-6	S-2700-1		1	
399	S-2700-1-50-1	S-2700-3		1	
400	S-2700-3	S-2700-5		1	
401	S-2700-5			1	
402	S-2700-5			1	
403	S-2700-5			1	
404	S-2700-5	S-2700-6		1	
405	S-2700-7	S-2700-9		1	
406	S-2700-9			1	
407	S-2700-10	S-2700-11-50-1		1	
408	S-2700-12	S-2700-12-50-1		1	
409	S-2700-13			1	
410	S-2700-14	S-2700-18		1	
411	S-2700-19			1	
412	S-2700-19	S-2700-21		1	
413	S-2700-21	S-2700-25		1	
414	S-2700-26	S-2700-27		1	
415	S-2700-34	S-2700-35		1	
416	S-2700-35	S-2700-35-50-1		1	
417	S-2700-36			1	
418	S-2700-36			1	
419	S-2700-37	S-2700-38		1	
420	S-2700-40			1	
421	S-2700-40	S-2700-40-50-1		1	
422	S-2700-41			1	
423	S-2700-41-50-1	S-2700-46		1	

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
424	S-2700-46			1	
425	S-2700-46			1	
426	S-2700-46			1	
427	S-2700-47	S-2700-48		1	
428	S-2700-49	S-2700-50		1	
429	S-2700-50-50-1	S-2700-52		1	
430	S-2700-55	S-2700-56		1	
431	S-2700-57	S-2700-58		1	
432	S-2700-59	S-2700-60-50-1		1	
433	S-2700-62			1	
434	S-2700-62			1	
435	S-2700-62			1	
436	S-2700-63	S-2700-65-50-1		1	
437	S-2700-66			1	
438	S-2700-67	S-2700-69		1	
439	S-2700-70	S-2700-72		1	
440	S-2700-72	S-2700-74-50-1		1	
441	S-2700-75			1	
442	S-2700-75			1	
443	S-2700-77	S-2700-80		1	
444	S-2700-81	S-2700-87		1	
445	S-2700-88	S-2700-91		1	
446	S-2700-92	S-2700-95		1	
447	S-2700-96	S-2700-99		1	
448	S-2700-100	S-2700-101		1	
449	S-2700-102			1	
450	S-2700-106	S-2800-1		1	
451	S-2800-2			1	
452	S-2800-3			1	
453	S-2800-4	S-2800-4-50-1		1	
454	S-2800-5			1	
455	S-2800-6			1	
456	S-2800-8	S-2800-12		1	
457	S-2800-15	S-2800-16		1	
458	S-2800-17	S-2800-19		1	
459	S-2800-20	S-2800-23-50-1		1	
460	S-2800-24	S-2800-25		1	
461	S-2800-26			1	
462	S-2800-27	S-2800-27-50-1		1	
463	S-2800-30	S-2800-41		1	
464	S-2800-42	S-2800-42-50-1		1	
465	S-2800-43			1	
466	S-2800-44			1	
467	S-2800-44	S-2800-49		1	
468	S-2800-50	S-2800-53-50-1		1	
469	S-2800-54	S-2800-55		1	
470	S-2800-56	S-2800-57		1	
471	S-2800-58			1	
472	S-2800-58-50-1	S-2800-61		1	
473	S-2800-62	S-2800-62-50-1		1	
474	S-2800-64			1	
475	S-2800-64-50-1	S-2800-70		1	
476	S-2800-71	S-2800-72		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
477	**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
478	**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
479	**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
480	**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
481	**S-2800-81**			**1**	
482	**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
483	**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
484	**S-2800-88-1**			**1**	
485	**S-2800-88-2**			**1**	
486	**S-2800-88-3**			**1**	
487	**S-2800-88-4**			**1**	
488	**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
489	**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
490	**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
491	**S-2800-103**			**1**	
492	**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
493	**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
494	**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
495	**S-2800-112**			**1**	
496	**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
497	**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
498	**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
499	**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
500	**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
501	**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
502	**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
503	**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
504	**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
505	**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
506	**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
507	**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
508	**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
509	**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
510	**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
511	**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
512	**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
513	**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
514	**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
515	**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
516	**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
517	**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
518	**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
519	**S-3000-9**			**1**	
520	**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
29-11-2023

Journalnummer:
23/28771

Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
TSR@sa.dk

Sidenummer:
1/1

Ved e-mail af 18. november 2023 har I anmodet om aktindsigt på følgende måde;

"Geohav har tidligere været i dialog med Rigsarkivet om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have haft rekvireret Rigsarkivet adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre;

- *S 1200-12 under pakkenr 212*
- *S 1200-21 under pakkenr 215*

Såfremt ovenstående sager har været tilgået siden 8. september 2022, forespørges ligeledes om muligt, om hvem som har tilgået disse".

Rigsarkivet har behandlet jeres anmodning efter offentlighedsloven.

Under henvisning til offentlighedslovens § 7 kan Rigsarkivet oplyse, at Rigsarkivet via opslag i det interne bestillingssystem har kunnet konstatere, at de omtalte arkivalier i perioden den 8. september 2022 til 18. november 2023 har været bestilt én gang. Bestillingen var foretaget af en medarbejder i Rigsarkivet. Ved forespørgsel har den pågældende medarbejder oplyst, at arkivalierne blev bestilt, da den afleverende myndighed (Transportministeriet) havde spørgsmål til, hvordan afleveringen af arkivalier til Rigsarkivet var foregået. Efter telefonisk drøftelse blev sagen oplyst, og det var herefter ikke nødvendigt at fremtage de omtalte arkivalier og give adgang hertil. Bestillingen blev derfor afsluttet, og arkivalierne har derfor ikke været fremtaget siden jeres seneste forespørgsel."

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af spørgsmål til afgørelsen.

Venlig hilsen
Torben Skytte Raahede

Økonomi og Magasiner

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Transportministeriet

Departementet

Tænketanken GeoHav
Sarah Emilie Rasmussen
Data@geohav.dk

1. december 2023
2023-5400

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt

Ved e-mail af 25. november 2023 har du anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *" Under henvisning til Ministeransvarlighedsloven § 5 Stk. 2 samt gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, offentlighedsloven samt særligt Miljøoplysningsloven og dennes § 3 anmoder GeoHav hermed om aktindsigt i datagrundlaget for tidligere Transportminister Benny Engelbrechts udtalelse af 1. december 2021, om at der er jo taget analyser af forurening af fjordbunden af Limfjorden, og der er jo heller ikke fundet asbest i den forbindelse.*
>
> *Datagrundlaget udbedes øjeblikkeligt fremsendt data@geohav.dk i form af DANAK akkrediterede analyserapporter dateret før 1. december 2021, hvilke for analyseparametrene actinolit, amosit, anthophyllit, chrysotil, crocidolit samt tremolit, hvilke alle repræsenterer asbest, er anført ikke påvist"*

Ministeriet er ikke i besiddelse af materiale, der er omfattet af din aktindsigtsanmodning.

Din anmodning om aktindsigt kan derfor ikke imødekommes, jf. offentlighedsloven § 7, stk. 1, forudsætningsvis.

Med venlig hilsen

Pia Brodersen

Pia Brodersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar ifm. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm: Uredelige asbestundersøgelser
Sendt: 09-01-2024 23:09

Uredelige asbestundersøgelser

Det er kendt viden, at der ER asbest i undersøgelseskorridoren ifm. den 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Med årtiers dumpning af asbestholdig eternit direkte i fjorden uden nogen form for inddæmning er det åbenlyst forkert at påstå, at asbesten ikke er til stede. Det er uredeligt.

Det kan se ud som om, at Transportministeriet har forsøgt at sløre asbestens tilstedeværelse ved:

1. at arkivere egen viden om asbest i linjeføringen i Rigsarkivet
2. ikke at overdrage kendt viden til Vejdirektoratet
3. ikke at henvende sig til fagkompetent myndighed (Miljøstyrelsen) med henblik på at få fastsat en detektionsgrænse for asbest i marint sediment.
4. ved at hyre SWECO til at foretage en undersøgelse der er gennemført med en videnskabelig uredelig metode med en forhøjet detektionsgrænse der kan skjule ekstreme mængder asbestfibre.

Den 18/6-23 deltog jeg sammen med GeoHav og en frivillig dykker i en dykkerundersøgelse langs den planlagte sænketunnels trace. Ikke mange minutters dykning og kun 4-5 nedstik med skovl i havbunden, resulterede i fund af eternit. Det er i direkte modstrid med resultaterne fra de af SWECO udførte målinger.

Dykkerundersøgelsen er beskrevet her: www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

Hvis en anlægslov vedtages på baggrund af uredelige data i MKV2023 og gravearbejdet i fjorden påbegyndes, udgør asbestens tilstedeværelse en enorm sundhedsrisiko for mennesker og dyr.

En Miljøkonsekvensvurdering skal være fyldestgørende og korrekt. Da dette ikke er tilfældet for Vejdirektoratets seneste MKV2023, kan den ikke danne grundlag for vedtagelsen af en anlægslov og begge må derfor forkastes.

Med venlig hilsen

Ole Rosenørn de Lasson

Til:
Fra: Sanne Bang (sanne2bang@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 22:33

Kære politikere
Som sundhedspersonale vil jeg anmode om, at der IKKE anlægges en vestligt motorvejsforbindelse over øen Egholm, da dette vil være sundhedsmæssigt, klimamæssigt og samfundsøkonomisk uansvarligt.

Placeringen er yderst uhensigtsmæssigt ifht.:
Drikkevand: I linjeføringen ligger drikkevandsboringerne. Hvor skal mange af Aalborgs borgere få rent drikkevand fra?
- Asbest-depot: skal vi have endnu en stor asbest-skandale, og denne gang endda mod bedre viden. Hvem vil gå ind i det med åbne øjne og tage ansvar for mange ødelagte liv med asbetose, lungehindekræft og dødsfald????
Ingen kan styre asbestfibre, hvis der graves i de kæmpe asbestdepoter i linjeføringen. Og da der næsten altid er vestenvind ved Limfjorden vil asbestfibre spredes ind over store boligområder (jf indsendte fra Geo-hav)
Boligområder med bl.a.mange børnefamilier i eje-, leje- og andelsboliger. Herunder også mange nyudstykkede boliggrunde som kommunen har taget sig godt betalt for.
Ligeledes har professor og overlæge fra Arbejdsmedicinsk afdeling Aalborg Universitetshospital allerede for 2 år siden skrevet et indlæg i den lokale avis, om den store sundhedsfare vedr. asbestdepotet ved fjorden.
-Støjforurening : Elbiler og anden støjdæmpende vejbelægning reducerer ikke dette problem, da det ikke er motorstøj; men derimod dækstøj, der er det største problem.
Mht vejbelægning slides den støjreducerende overflade af i løbet af ganske kort tid, og kan derfor ikke tillægges en varig gevinst ift.støjforureningen.
Støjforurening kan forårsage bl.a. hjerte-karproblemer m.fl.
- Forurening fra bilkørsel ved slid af vejbanebelægning og partikler fra slid på bildæk (uanset biltype) samt CO2 fra de biler, der kører på benzin og diesel.
Man anslår, at der udledes 2 tons mikroplast pr. km motorvej .

Ovenstående er på ingen måde i overensstemmelse med Regeringens klimapolitik

Mht det samfundsøkonomiske aspekt henvises endvidere til indsendte forslag fra trafikforsker Anker Lohmann Hansen samt indsendte høringer fra bl.a. fra Anders Wested og Gitte Paracha Thorhauge m.fl.

Vil gerne udbede mig en kvittering for fremsendte høringssvar

Med venlig hilsen
Susanne Bang

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:35

Uddrag af artikel fra Ing.dk:

Tonsvis af asbestholdigt eternit flyder herreløst rundt i og omkring Aalborg…

På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen..
Fortidens synder: Intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

Den 3. Limfjordsforbindelse kommer til at forløbe meget tæt på et gammelt deponi for asbestplader.
En ny VVM-undersøgelse og Natura 2000-konsekvensvurderinger frikender den kommende bro eller tunnel over Limfjorden for at ødelægge naturen. Men konklusionerne er ifølge en dansk havforsker noget vrøvl.
Vejdirektoratet og Transportministeriet har fremlagt et forslag til en anlægslov og resultaterne af nye miljøkonsekvensvurderinger.

Undersøgelserne konkluderer, at forbindelsen hverken kommer til at skade planter eller spænde ben for at opfylde miljømål for vandløb, søer, havområder og grundvand. ……
- at de planlagte landindvendinger og lavbroer syd for Egholm, ikke kommer til at påvirke Limfjordens vandgennemstrømning. Endelig viser havbundsanalyser ingen tegn på PFAS og asbest samt et meget lavt indhold af miljøfarlige stoffer i Limfjorden. Stiig Markager, der er havforsker ved Aarhus Universitet, køber dog ikke den vurdering. Han er især kritisk overfor, at Vejdirektoratet konkluderer, at forbindelsen ikke gør det sværere at opfylde miljømål for de forskellige typer af vandmiljøer fordi *»der som kompensation erhverves landbrugsarealer, der omlægges til varig natur."*

»Denne sætning er for mig at se noget vrøvl og i strid med EU's Havstrategidirektiv. Det forudsætter et 'økosystem-baseret forvaltning'. Da Limfjorden i forvejen har store problemer med næringsstoftilførsler, faktisk så store at man i nogle områder helt må stoppe landbrugsdriften, så giver det ikke mening, at man vil kompensere for negative effekter af en Egholm-forbindelse, ved at udtage landbrugsjord og omlægge til varig natur,« siger Stiig Markager og fortsætter:

»Der er jo ikke mere at udtage, når man har udtaget det, som er nødvendigt for at nå målene i Vandrammedirektivet. Der kræves en økosystembaseret forvaltningsplan for hele Limfjorden, inklusive ny infrastruktur, landbrug, klima (man planlægger også at indsnævre ved Thyborøn), før man kan gøre noget. Ellers er det i modstrid med direktivernes krav om en økosystembaseret tilgang.«

Faktisk er der allerede lavet flere VVM-undersøgelser af den 3. limfjordsforbindelse, senest i 2021, hvor Vejdirektoratet præsenterede en stor opdatering til den oprindelige undersøgelse, der på det tidspunkt havde et årti på bagen. **Opdateringen udløste protester fra Miljøstyrelsen, fordi den ikke forholdt sig til, at der lige syd for Limfjorden ligger et deponi af asbestholdige eternitplader, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden.** Miljøstyrelsen satte foden ned og bad Vejdirektoratet om at lave supplerende miljøkonsekvensvurderinger samt en Natura 2000-konsekvensvurdering.

Hvad findes der i de tilsyneladende hjemløse og herreløse asbest-deponier, som ikke ”bare” er umålbare partikler i vandet, men hvor plader dagligt arbejder sig ud i strandkanten!

Mvh

Ann Porsmose

Guldborghaven 1

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:07

Uddrag af artikel fra Ing.dk:

Tonsvis af asbestholdigt eternit flyder herreløst rundt i og omkring Aalborg…

På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen..
Fortidens synder: Intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

Den 3. Limfjordsforbindelse kommer til at forløbe meget tæt på et gammelt deponi for asbestplader.
En ny VVM-undersøgelse og Natura 2000-konsekvensvurderinger frikender den kommende bro eller tunnel over Limfjorden for at ødelægge naturen. Men konklusionerne er ifølge en dansk havforsker noget vrøvl.
Vejdirektoratet og Transportministeriet har fremlagt et forslag til en anlægslov og resultaterne af nye miljøkonsekvensvurderinger.

Undersøgelserne konkluderer, at forbindelsen hverken kommer til at skade planter eller spænde ben for at opfylde miljømål for vandløb, søer, havområder og grundvand. ……
- at de planlagte landindvendinger og lavbroer syd for Egholm, ikke kommer til at påvirke Limfjordens vandgennemstrømning. Endelig viser havbundsanalyser ingen tegn på PFAS og asbest samt et meget lavt indhold af miljøfarlige stoffer i Limfjorden. Stiig Markager, der er havforsker ved Aarhus Universitet, køber dog ikke den vurdering. Han er især kritisk overfor, at Vejdirektoratet konkluderer, at forbindelsen ikke gør det sværere at opfylde miljømål for de forskellige typer af vandmiljøer fordi *»der som kompensation erhverves landbrugsarealer, der omlægges til varig natur."*

»Denne sætning er for mig at se noget vrøvl og i strid med EU's Havstrategidirektiv. Det forudsætter et 'økosystem-baseret forvaltning'. Da Limfjorden i forvejen har store problemer med næringsstoftilførsler, faktisk så store at man i nogle områder helt må stoppe landbrugsdriften, så giver det ikke mening, at man vil kompensere for negative effekter af en Egholm-forbindelse, ved at udtage landbrugsjord og omlægge til varig natur,« siger Stiig Markager og fortsætter:

»Der er jo ikke mere at udtage, når man har udtaget det, som er nødvendigt for at nå målene i Vandrammedirektivet. Der kræves en økosystembaseret forvaltningsplan for hele Limfjorden, inklusive ny infrastruktur, landbrug, klima (man planlægger også at indsnævre ved Thyborøn), før man kan gøre noget. Ellers er det i modstrid med direktivernes krav om en økosystembaseret tilgang.«

Faktisk er der allerede lavet flere VVM-undersøgelser af den 3. limfjordsforbindelse, senest i 2021, hvor Vejdirektoratet præsenterede en stor opdatering til den oprindelige undersøgelse, der på det tidspunkt havde et årti på bagen. **Opdateringen udløste protester fra Miljøstyrelsen, fordi den ikke forholdt sig til, at der lige syd for Limfjorden ligger et deponi af asbestholdige eternitplader, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden.**

Miljøstyrelsen satte foden ned og bad Vejdirektoratet om at lave supplerende miljøkonsekvensvurderinger samt en Natura 2000-konsekvensvurdering.

Hvad findes der i de tilsyneladende hjemløse og herreløse asbest-deponier, som ikke ”bare” er umålbare partikler i vandet, men hvor plader dagligt arbejder sig ud i strandkanten!

Mvh

Keld Torben Jensen

Guldborghaven 1

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, anlægslov - Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 19:54
Bilag: Høring, Østerå.pdf;

Hermed et høringssvar til anlægsloven, Egholmmotorvejen.
Jeg vil gerne have modtagelse bekræftet.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 09.01.24

Høringssvar, anlægslov Egholmmotorvej

Asbest ved børnehaven Karolinelund og i Aalborg by.

I andre høringssvar har jeg, Borgerbevægelse og tænketanken Geohav har gjort opmærksom på at der en stor udfordring med asbest både i tracéet på land og i fjorbunden, hvor en sænketunnel skal etableres.
Det klogeste vil være at lade asbesten blive i jorden og fjordbunden indtil der er lavet en helhedsplan for, hvordan den skal håndteres.

Egholmmotorvej skal ved Svenstrup løbe vest for Dall igennem et deponi indeholdende asbest.

Se notatet fra den uafhængige tænketank Geohav:
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf
I den forbindelse vil Østeå skulle forlægges og kommer derved også til at gennemskære deponiet.

Østeå er inde i Aalborg by blevet åbnet i det rekreative område Karolinelund, og vil frem til 2026 ligeledes blive åbnet i Gabrielområdet og Åparken, begge beliggende i Aalborg centrum.
Når Østeå vil komme til at løbe igennem et deponi vil det medføre stor risiko for at åløbet vil transportere asbestfibre med sig. Fibre kan sætte sig på brinkerne, tørre ud og blive luftbåret, og dermed en sundhedsfare for byens borgere og gæster, som nyder disse områder.

Endnu værre er det, at børnehaven Karolinelund ligger få hundrede meter fra det åbne åløb og dermed risikere børnene jævnligt at kunne indånde asbestfiber.
Bare ét asbestfiber kan risikere at være det, der nogle år senere give både børn, ansatte og forældre lungehindekræft eller asbestose.

Det er ikke afdækket i den supplerende VVM rapport og bør som minimum afdækkes
Men som ovenfor beskrevet bør man ikke gamble med asbest, og projektet bør skrottes.

Mvh
Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Connie Zachariassen (connie@johanneshaase.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 09-01-2024 15:56

Jeg henstiller til at udkastet til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm OPGIVES.

Jeg begrunder det med de store mængder eternitaffald som findes ved Dall, Mølholm og i limfjorden hvor vejen skal anlægges.
Asbesten er ikke beskrevet i vvm men alle borgere i Aalborg og omegn kender til det.

Det udgør ***en risiko for folkesundheden i Aalborg og omegn***. Det udgør en enorm risiko for børn og unge der bruger friluftsbadet, vinterbadere og andre der bor i området. Asbest der frigøres til vand kan ikke håndteres.
Arbejdsmedicinsk klinik udtalte sidste år at der er et stort mørketal i Aalborg ift kræft der er forårsaget af asbest. Asbest forårsager mesotheliom (Kræft i lungehinden) ,men også mange andre kræftformer der skyldes indtag af asbest der synkes til mavetarmkanalen f.x. ved at drikke/sluge vand med asbest fibre.

Gennemførelse af projektet vil blive sidestillet med 60'ernes og 70'ernes skandaløse behandling af borgerne i Aalborg, hvor man trods bedre vidende ikke beskyttede borgerne.

M.v.h.

Connie Zachariassen
Dokkedalvej 38 a
9280 Storvorde

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dror Kasinsky (stillmotion1@gmail.com)
Titel: Høringssvar: indsigelse imod 3die limfjordsforbindelse, Egholmlinjen.
Sendt: 08-01-2024 21:36

Høringssvar:

Indsigelse imod 3die limfjordsforbindelse, Egholmlinjen.

Projektet udgør en hemmeligholdt men yderst alvorlig fare for folkesundheden.
Jeg skriver dette høringssvar som sundhedsfaglig med fokus på folkesundheden.
Høringen udelader det væsentligste forhold: asbest i undersøgelseskorridoren.
Projekt udgør en skjult trussel for folkesundheden pga. spredning af asbest-fibre.
Det trafikale problem må løses på en anden måde end ved at slå borgere ihjel.
Høringsmaterialet er ufuldstændigt. Det strider med miljøvurderingsloven.
Det krænker vores lands demokratiske principper at både Vejdirektoratet, Transportministeren, Transportministeriet og Rambøll m.fl. skjuler viden om asbestholdigt materiale og asbest-fejestøv (frie fibre) i undersøgelseskorridoren for 3die limfjordsforbindelse, ved systematisk at tilbageholde viden om dette, så offentligheden og de politikere der skal træffe afgørelse tager stilling på uoplyst grundlag, uden kendskab til de potentielle konsekvenserne for folkesundheden.
Embedsværket og ministrene vildleder i ond tro offentligheden og Folketinget.
Jeg henviser som det saglige grundlag for denne udtalelse til Tænketanken GeoHav's 3 års kuglegravning af sagen, deres politianmeldelse af de ansvarlige Transportministre m.fl. på baggrund heraf samt deres høringssvar af 07.01.2024
Dokumentation findes her: https://www.geohav.dk/?egholmlinjen
Det strider med vores lands demokratiske principper. De systematiske udeladelser giver begrundet mistanker om, at ønsket om en gennemførelse af anlægsprojektet ikke handler om Danmark og Danskeres interesser, men at der derimod inddrages uvedkommende hensyn, på bekostning af danskeres liv.
At asbest er usynligt og at viden om asbest er hemmeligholdt gør det ikke mindre sundhedsfarligt. En anlæggelse af sænketunnel vil sprede bundfældet asbest.
Detektionsgrænsen der er anvendt for asbest er videnskabelig uredelig.
Asbestfibrenes mikroskopiske størrelse betyder at den anvendte detentionsgrænse kan skjuler ekstreme mængder af sundhedsskadelige frie asbestfibre.
Man må ikke basere en miljøkonsekvensvurdering eller en folketingsbeslutning på videnskabelige uredelige metoder som skjuler fakta. Detektionsgrænsen som er anvendt lever ikke op til gældende krav og må derfor ikke ligges til grund for hverken høring, en myndigheds afgørelser eller en folketingsbeslutning. Med andre ord lever høringen ikke op til lovens krav. Høringsgrundlaget er ugyldigt.
Det er anerkendt viden at asbest er hyper-sundhedsskadeliget. Der kommer hele tiden mere viden om, at det er værre end tidligere antaget. Vi har altså ikke nået toppen af overdødelighedskurven pga. asbest som forventet, men derimod kun set toppen af isbjerget. Derfor må forsigtighedsprincippet anvendes, så vi forebygger den sundhedskatastrofe som spredning af flere tons frie asbestfibre med størst sandsynlighed vil medføre. (kilde: GeoHavs materialer).
Denne artikel er fra nov. 2022. Den omtaler: "Et nyt europæisk projekt viser, at mere end fire gange så mange, som hidtil antaget, dør af asbest.":

https://www.tv2nord.dk/naar-stoev-draeber/fire-gange-saa-mange-doer-afasbest-de-siger-at-jeg-vil-doe-af-det

Artiklen linker også til denne artikel:
https://www.ir-d.dk/2022/11/the-silent-killer-in-buildings-all-over-europe/

Det er anerkendt viden at asbest er kraftigt kræftfremkaldende og at der i Ålborg allerede er overdødelighed af bl.a. lungehindekræft forårsaget af asbest. Fibre fra asbestholdige materialer er særdeles sundhedsskadelige på grund af fibrenes beskedne størrelse. På grund af asbestens struktur kan fibrene spaltes på langs og blive væsentligt tyndere end 3/1000 mm, hvorefter fibrene kan trænge helt ud i de allermindste forgreninger af lungerne. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen, og fibrene kan ikke nedbrydes af kroppen. Asbesten beskadiger lungerne og kan forårsage lungecancer og øvrige former for kræft.
Jeg har med egne øjne set hvordan et stort asbest-deponi i årevis har skylles direkte ud i Limfjorden fordi det ikke var inddæmmet og kystsikret som det skulle have været. Det er dokumenteret, at der kontinuerligt skyller asbestholdige materialer i land, bl.a. ved området kaldet "verdens ende". Selv statsministeren er gjort bekendt hermed. Vi ved derfor at der de facto er asbest i undersøgelseskorridoren og at dette logisk set må være spredt via de varierende strømme i Limfjorden, ikke bare i en men i alle retninger. Logisk set må en stor del af asbesten være bundfældet i området i og omring linjeføringens placering.
Det sikreste ift. at sikre folkesundheden imod asbestens skadelige effekt vil derfor være at lade det bundfældede materiale fra de ikke-inddæmmede deponier der i årevis har skyllet ud i Limfjorden ligge. Man bør også iværksætte indsamling af de løse asbestholdige materialer som kontinueligt skyller op på kyststrækningerne, så disse ikke korroderer og brydes i mindre stykker og så de ikke frigiver frie fibre som er de sundhedsskadelige.
Det trafikale problem må og skal løses uden at det risikerer at koster liv.
Der skal findes en alternativ løsning og der er mange bud blandt høringssvarene.
Tilbageholdelse af viden om asbest gavner ikke Danmark eller Danskerne.
Det forhold, at både Vejdirektoratet, Transportministeriet, Transportministeren og Rambøll har kendskab til oplysninger om asbest i undersøgelseskorridoren, sandsynliggør at tilbageholdelse af oplysningerne er koordineret og bevidst. Formålet kan f.eks. være at giver Rambøll en uberettiget konkurrencefordel på 1,2 milliarder danske kroner, det vil give hvis oplysningerne først kommer frem efter projektets vedtagelse. Og som man siger "når det regner på præsten så drypper det på degnen". Det giver begrundet mistanker om korruption.
Jeg anbefaler at projektet skrinlægges. En gennemførelse af projektet, i strid med de demokratiske principper, kan være en lovovertrædelse der hører straffelovens allermest alvorlige paragraffer i 13. kapitel om terrorisme og landsskadelig virksomhed m.v.

Div. rapporter om asbest i linjeføringen findes på Tænketanken GeoHavs hjemmeside:

https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

GeoHav har desuden på deres facebookside lavet et overskuelige notat for lægmand med link til et par af de relevante notater om asbest i linjeføringen:

https://www.facebook.com/geohavdk/posts/pfbid02nwnuXvsWVUiKswDXRw
MSdHQekqYyFDZeKYDM4gub92ZLNhJ9V4NQvNRQs5YPBHSBl

Mvh.

Dror Kasinsky

Film og TV fotograf/Cinematographer
Dror Kasinsky
Nygaardsvej 13 1.th
2100 Cph Ø
Denmark
Mobil : +45 30200422

https://m.imdb.com/name/nm1334478/

https://vimeo.com/drorkasinsky

https://www.flickr.com/photos/drorkasinsky/

CVR/VAT : 25243471 DK

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar. Anlægsslov Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 15:11
Bilag: Høringssvar asbest 2.pdf;

Hermed et høringssvar til anlægsloven ifm en Egholmmotorvej. Jeg vil gerne have bekræftelse på modtagelse.

Mvh
Susanne Zimmer

Høringssvar 08.01.24

Anlægslov, Egholmmotorvej

ASBEST

Alle ved at asbestfibre er farlige og kan være dødbringende. Antallet af dødsfald i Aalborg ligger allerede nu højere end landsgennemsnittet og eksperter formoder at dødstallet endnu ikke er toppet efter eternitfabrikken i 1980 stoppede med at bruge asbest i produktionen.

Som nedenfor beskrevet ligger der store deponier både nord og syd for Limfjorden og i tracéet for etablering af en Egholmmotorvej. Der driver ved skift fra høj- til lavvande stumper af gamle eternittagplader indeholdende asbest op både nord og syd for fjorden, ligesom der er fundet stumper på fjordbunden. Det er således usandsynligt, at der ikke er asbestfibre i fjordbunden, hvilket også kan ses af Geohavs notat af 24.juni 2024.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

Daværende transportminister Benny Engelbrecht udtalte på et samråd at asbest ikke kan renses frit at det havbundssediment, der bliver gravet op i forbindelse med en tunnel. Ved transport af den opgravede gytje, som skal bringes i deponi, vil der sandsynligvis også ske et spild, og ved deponiet er der risiko for udtørring.
Straks asbestfibre tørrer ud bliver de luftbåret og vil blæse ind over Aalborg og Nørresundby, og udgør en kæmpe sundhedsrisiko.

På Klosterengen er der deponeret over 95.000 ton asbestholdigt affald, hvilket ikke var fyldestgørende inddæmmet under deponeringen i perioden 1977 til 1979. Området ligger inden for undersøgelseskorridoren af Egholmlinjen.
Ved siden af, på matriklen hvor renseanlæg vest ligger nu, blev der i perioden 1960 til slut 1970'erne opfyldt med asbestholdige materialer, uden at området på nogen måde var inddæmmet.
Den uvildige tænketank GeoHav anslår, at der er deponeret i alt ca. 550.000 ton asbestholdigt materiale på disse lokaliteter.
Opfyldningen af begge områder skete som følge af tilladelser jf. sagsnummer S 1200-12 fra Ministeriet for offentlige arbejder (nu Transportministeriet).
Den mangelfulde inddæmning har resulteret i, at asbestholdigt materiale fortsat opskyller på kyststrækningen og derfor også forefindes i havbunden.

Verdens Ende, som Egholmlinjen gennemskærer, var jf. sagsakterne S 1200-21 (ligeledes ministeriet for offentlige arbejder) ukontrolleret losseplads for bygningsaffald, kemikalieaffald, industrifyld og meget mere. GeoHav m.fl. har gjort fund af ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer i området.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf

GeoHav har i Rigsarkivet fået verificeret, at INGEN myndigheder eller rådgivende ingeniører har tilgået sagsakterne S 1200-12 og S 1200-21, som Transportministeriet (formodentlig i perioden 1988-2000) har hengemt i Rigsarkivet.

Jeg sad i folketingen i sidste periode og oplyste på samråd af 10. juni 2021 daværende transportminister Benny Engelbrecht om sagsakternes eksistens, hvilket af ministeren kaldtes opspind.

Det tyder på at væsentligt materiale systematisk har været tilbageholdt af Transportministeriet og dermed udeladt af Vejdirektoratets VVM-processer - og derfor ikke har været inddraget i miljøkonsekvensrapporterne af 2011, 2021 og nu 2023.

Det er dybt bekymrende, og betyder at en ny supplerende VVM er helt nødvendig og at det vil være særdeles uansvarligt og udemokratisk af lovbehandle en anlægslov.

Mvh
Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbet Hærvig (loevstikke@outlook.dk)
Titel: høringssvar til 3. Limfjordsforbindelse, asbest
Sendt: 08-01-2024 09:05

Hej Transportminister.

Jeg er imod den foreslåede Egholmmotorvej.
Det er jeg bland andet, fordi jeg bor meget tæt på en tilkørselsvej til den forslåede motorvej.
Og hvorfor er jeg så det?
Fordi jeg ved, at anlæggelse af denne tilkørselsvej kræver gravning i de store depoter af asbest, som blev gravet ned forholdsvis nær ved vores bolig. Jeg ser ganske ofte, asbestplader dukke op, når jeg går tur ved fjorden.
Asbest er og vil blive ved med at være en helt stor dræber i Aalborg og mange andre steder i verden.
Ifølge forskere er latenstiden, fra eksponering af asbest til fremkomst af ikke kun lungehindekræft men også flere andre kræftformer, ganske lang. Det ser vi i Aalborg, som beskrevet i de vedhæftede artikler.
Aalborgs tidligere Eternit-fabrik har rigtig mange liv på samvittigheden.

Nedgravningen af de store mængder asbestplader i 80-erne i blandt andet fjordområdet omkring Aalborg Vest, samt syd for Aalborg, er kendt og jeg og mange andre, vi undrer os over manglende fokus på dette store problem fra Transportministerens side.
Ifølge GEOHAV er problemet meget større end beskrevet af ministeriet.

Se vedhæftede.
https://www.ir-d.dk/2022/11/the-silent-killer-in-buildings-all-over-europe
https://www.tvnord.dk/naar-stoev-draeber/fire-gange-saa-mange-doer-af-asbest-de-siger-at-jeg-vil-doe-af-det

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Tvivlsom ekpertise og urealistisk høj grænseværdi for detektion af asbest
Sendt: 06-01-2024 11:18
Bilag: LF-Dokumentation af asbestlossepladser i linjef├©ring for 3.Limfjordsforbindelse-komprimeret.pdf; Asbest i linjeføringen.pdf; 200 dødsfald kan skyldes asbest spredt til miljøet _ Ingeniøren.pdf; Asbest-stumper dukker op i Limfjorden – men ingen kan sige, hvor farligt det er _ Ingeniøren.pdf; Fortidens-synder_-Tonsvis-af-herreløs-asbest-flyder-i-og-omkring-Aalborg-Fjord-_-Ingeniøren.pdf; Kritik af infrastrukturaftale_ Grøn er den ikke _ Ingeniøren.pdf; Overlæge advarer_ Asbest ved Limfjordstunnel kan være farligt _ Ingeniøren.pdf; SF_ Limfjordsforbindelse over Egholm er unødvendig _ Ingeniøren.pdf;

Jeg er skeptisk og bekymret angående miljøvurderingen og rapporteringen relateret til Egholm motorvejsprojektet, specifikt i konteksten af testning for asbest og PFAS i Limfjorden.

Den høje grænseværdi for detektion af asbest er bekymrende. Det er afgørende, at grænseværdierne er sat på niveauer, der tilstrækkeligt beskytter miljøet og folkesundheden.

Iflg. Tænketanken GEOHAV er den benyttede detektionsgrænse for asbest i de udførte analyser (100 mg asbest pr. kilo udtørret havbundsmateriale) urealistisk høj.
Denne detektionsgrænse kan ifølge GEOHAV ikke benyttes med videnskabelig redelighed til at fastslå, at der ikke er asbest i de udtagne prøver.
Jeg opfordrer til en gennemgang af denne tærskelværdi, med henvisning til specifikke retningslinjer eller standarder, der argumenterer for en lavere detektionsgrænse.

Desuden forekommer det bekymrende og usagligt, at det er et firma som Naturfokus, der tidligere er kendt for at tilbyde bryllupsfotografi, der er ansvarlig for prøvetagningsprocessen i Limfjorden forud for et byggeprojekt til næsten 10 milliarder.
Spørgsmål om firmaets ekspertise og kvalifikationer til at udføre miljøprøvetagning for et projekt af en sådan størrelse og betydning bør adresseres.

Fx har Tænketanken GEOHAV foretaget dykkerundersøgelse, hvor der blev fundet asbestholdigt materiale i fjordbunden. Dette modsiger påstande om, at der ikke er observeret asbeststykker på fjordbunden i hele traceet for sænketunnelen, hvilket rejser tvivl om omfanget og kvaliteten af de udførte visuelle dykkerundersøgelser.

Jeg har ved den aktuelle dykkerundersøgelse selv fotodokumenteret asbestfund i linjeføringen.

Borgerbevægelsen Aalborg har desuden offentliggjort og flere gange haft foretræde for Vejdirektoratet, Transportudvalg og Miljøudvalg med dokumentation for forekomst af asbest og opfyldning med asbestholdigt materiale i store områder og kyststrækninger - alle uden bundmembran.

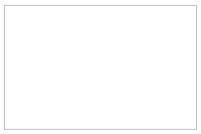
Tænketanken GEOHAV har desuden beregnet et mørketal på 1331 ton asbest i de 700.000 kubikmeter blødbund/gytje, der skal bortgraves ved anlæg af en sænketunnel. Dette tal forudsætter, at de udførte prøver er repræsentative for hele området, hvilket GEOHAV betvivler.

Der nævnes en historisk deponering af asbestholdige materialer i nærområdet, hvilket kan indikere en større forekomst af asbest i området end antaget. Dette kan udgøre en betydelig miljørisiko.

Afslutningsvis understreger jeg nødvendigheden af grundig miljøtestning og gennemsigtig kommunikation for at sikre beskyttelsen af både miljøet og folkesundheden.
Det er alarmerende at myndighederne ikke i højere grad selv bidrager til at indtage en mere ansvarlig holdning til at anerkende og handle på de potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser ved at forstyrre asbestkontaminerede områder.

De bedste hilsner

Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

-- AKT 311286 -- BILAG 45 -- [LF-Dokumentation af asbestlossepladser i linjef├©ring for 3.Limfjordsforbindelse-komprimeret] --

FORETRÆDE FOR TRU 16. MAJ 2023

LISBETH FAST, TALSMAND, BORGERBEVÆGELSEN, AALBORG

Dokumentation af asbest-lossepladser

i den planlagte linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse



Hovedpunkter

- **+75 års eternitproduktion** har gjort Aalborg og omegn til arneplads for asbestlossepladser

- Aalborg kommune og Region Nordjylland har mod lovlig forpligtigelse (Vejloven §17g, stk. 10) undladt at videregive yderst relevante oplysninger omkring områderne med asbestforurening, som derfor ikke er fyldestgørende kortlagt i VVM redegørelsen i forhold til anlæg af en 3. limfjordsforbindelse i Egholmslinjen

- En motorvej med denne linjeføring vil **på mindst 3 lokaliterer løbe direkte igennem asbestdeponier**

- Asbestfibre er hypermobile og **oralt indtag kan medføre forskellige kræfttyper** i kroppens organer

Cement + asbest = fibercement (eternit)

Den tunge cementindustri i Aalborg fandt ud af at asbest er et magisk mineral.

Asbest kan ikke brænde.
Asbest kan ikke gå i opløsning.

Desværre er de mikroskopiske asbestfibre kræftfremkaldende, **både hvis de indåndes som støv og hvis de indtages gennem mad/drikke.**

Asbeststøv har utallige liv på samvittigheden.



Kendte deponiområder = cementfabrikkernes placering

1960'erne:
3. Limfjordsforbindelse



UDDRAG FRA "AALBORG OG CEMENTEN" AF HENNING BENDER

Mange af deponiområderne er tidligere ejet af F.L. Schmidt, idet deres cementfabrikker var placeret her. Der er en tydelig sammenhæng mellem disse fabrikkers lokalitet og deponering af affald

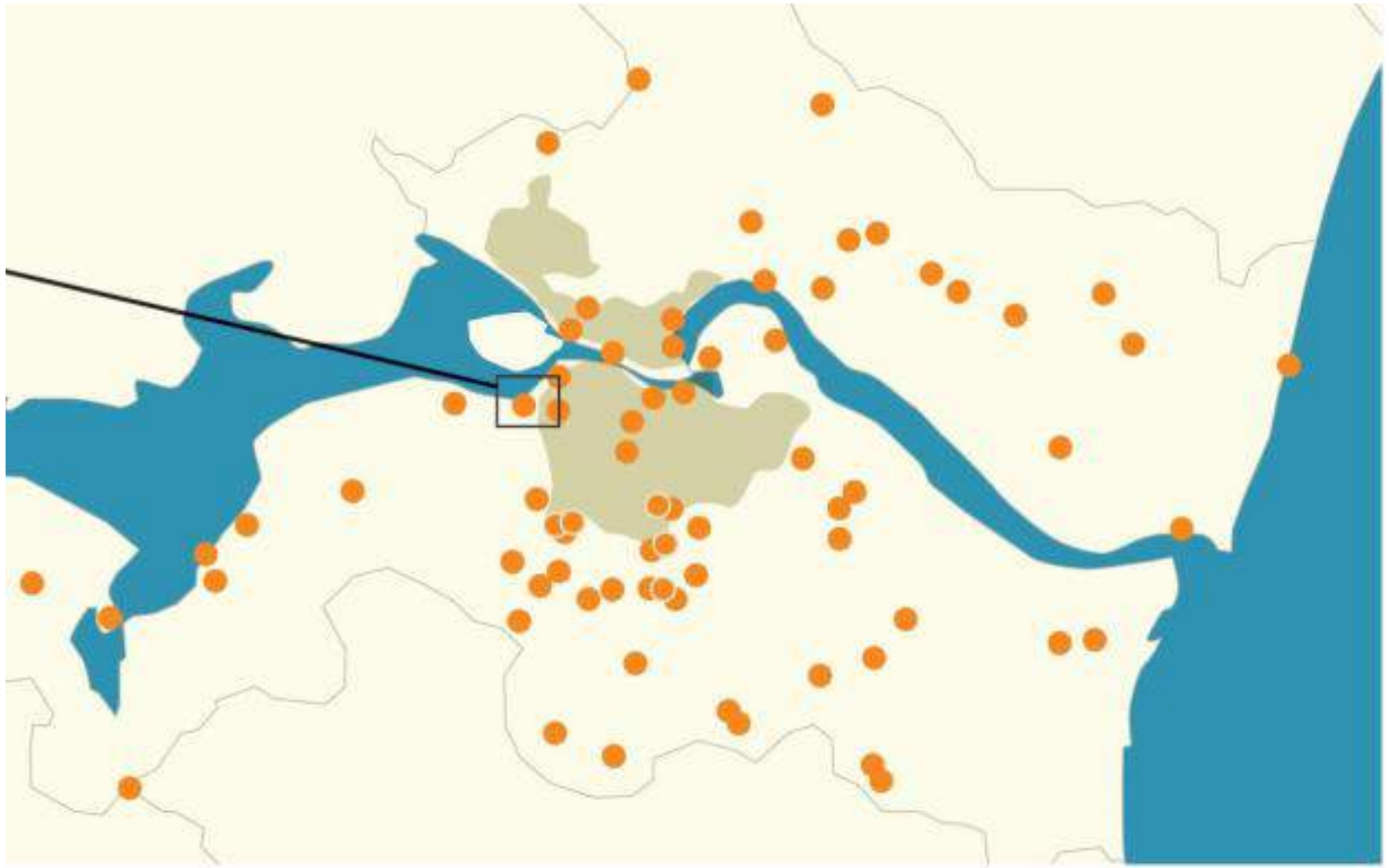
+75 års dumping af asbestaffald

Enorme mængder asbestholdigt affald og asbeststøv

(opfej fra gulv + affald fra kollosale asbeststøvsugere)

er efterladt på mange lokaliteter i Aalborg og omegn

Gamle lossepladser i Aalborg og omegn



Mølholm Asbestdeponi er det eneste godkendte deponi til asbestaffald ved Aalborg. Men i og omkring byen er der over 80 gamle lossepladser, der sandsynligvis er etableret ud fra princippet om at hælde affaldet ud og lukke øjnene. Det viser en opgørelse, som Miljøstyrelsen offentliggjorde sidste forår som et led i Miljøministerens besvarelse af et § 20-spørgsmål i Folketinget. Ministeren svarer, at der blandt de mange deponier er flere, der ifølge myndighedernes opgørelse med sikkerhed rummer deponeret affald med eternit. Men han understreger, at eternit – og dermed asbest – sagtens også kan vise sig at være deponeret på de

https://ing.dk/artikel/fortidens-synder-tonsvis-af-herreloes-asbest-flyder-i-og-omkring-aalborg-fjord

Fra aktindsigt vedr. lossepladser

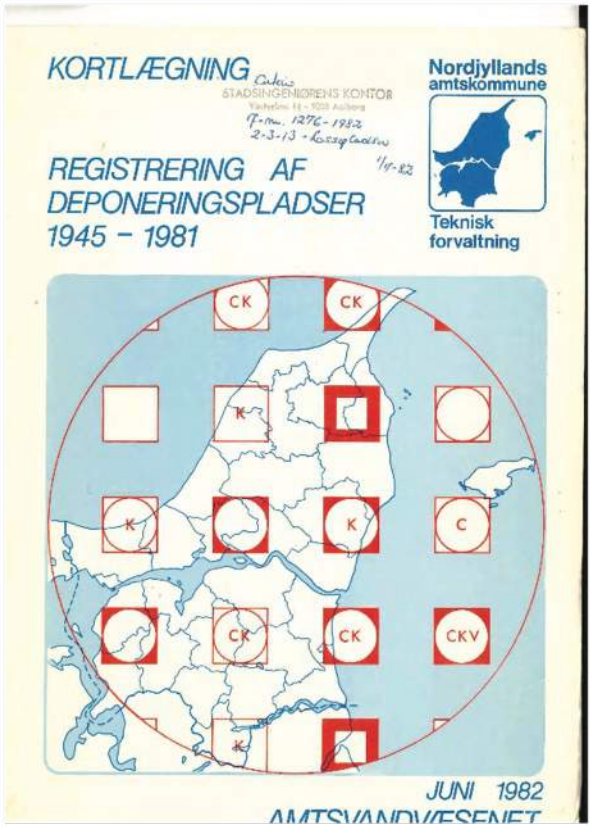
MIKO reg.nr.	Matr.nr.	Skønnet mængde 1000 m³	Periode	Affalds-kategori D F G S	Miljø godkendelse ref.
851-40	1aen m.fl., Sohngaardsholm	200	-1963	x x x x	
851-40	1afv, 1afs, 1adi, Sohngaardsholm	50	1963-1965	x x x x	
851-40	1bp, Sohngaardsholm	250	1972-	x (slam)	8-75-1/851-5-89*
851-40	- do -	50	1975-1976	x	
851-784	1ai, Sohngaardsholm	50	-1980	x x x	8-76-1/851-58-88
851-108	2g, Ø. Sundby	350	1966-1972	x x x x	
851-287	1a, Rørdal	50	1972-1975	x x x x	
851-309	34a, 34s, Gl. Hasseris	200	1973-1977	x x x x	
851-99	1a, Gug by	25	1976-1977	x x x x	
851-193	1n, Gl. Hasseris	125	1977-1979	x x x x	8-76-1/26-5-76
851-1000	5b, Sdr. Svenstrup	120	1980-1984	x x x x	8-76-1/26-2-79
851-1016	71, Ellidshøj	55	1984-1987	x x	8-76-1/26-16-83
851-179	(Thorsteds fyldplads Gug)	5	1986-1987	x	
851-705	(Reno Nord)		1985-1987	x	
851-1017	9a, Nøvling	50	1987-	x	8-76-3/851-14-87

Kategori: D = 'Danmark' F = Fibercement G = Glasolit S = Siporex * = Udkast

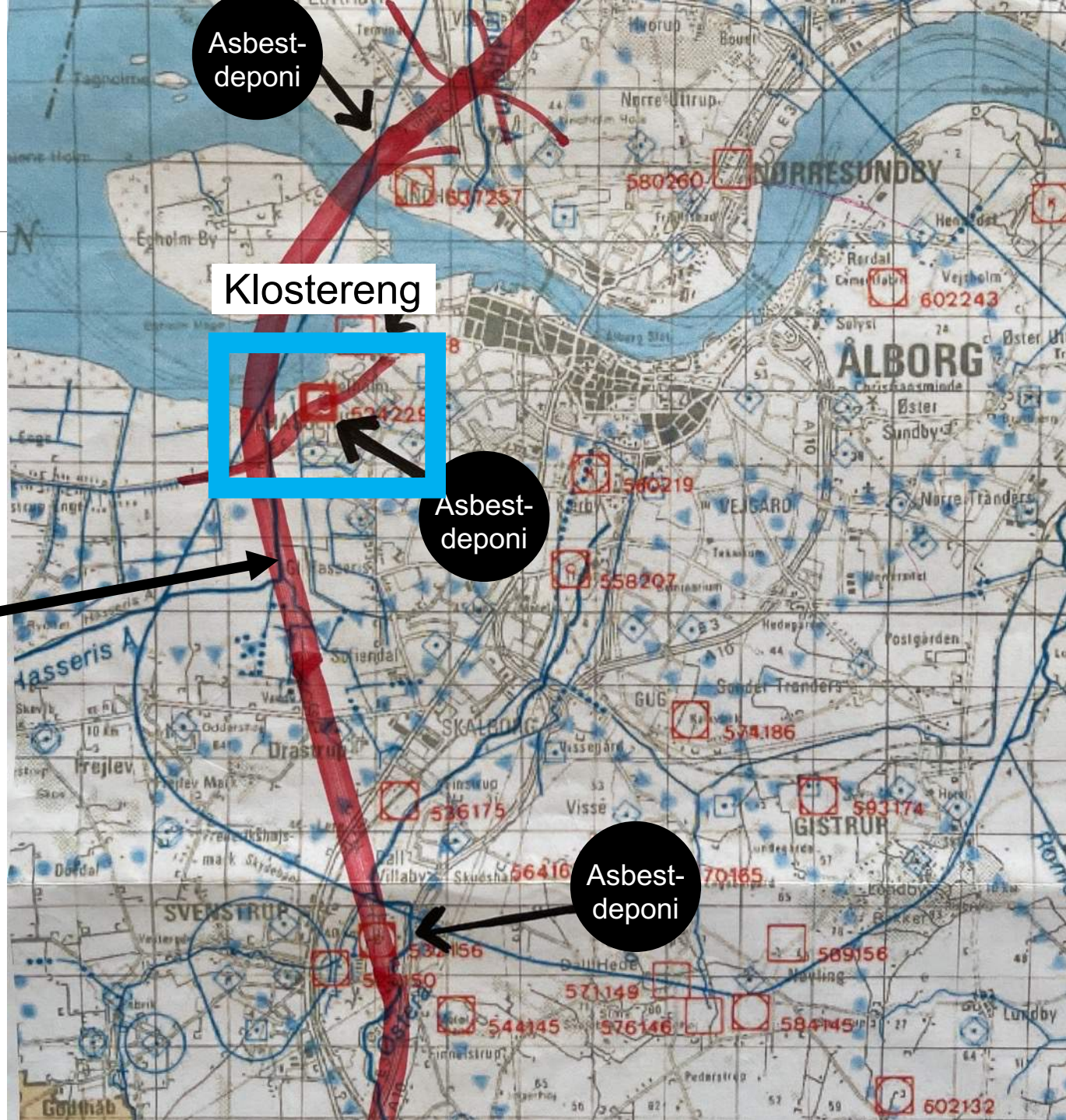
Cement + asbest = fibercement

https://www.geohav.dk/pdfarchive/883181937414682.pdf?fbclid=IwAR2MPHTJrQdGoLr-9k5mCoeIJOdzqx_- rltAMv-c7zrDD3kUcIBr2FsVnO8

Deponeringspladser 1982



3. Limfjordsforbindelse linjeføring



”Registrering af deponeringspladser 1945-1982” (Fulde sagsakt: https://www.geohav.dk/pdfarchive/375213678178545.pdf)

Deponeringspladser



Kommune AALBORG Nr. 851

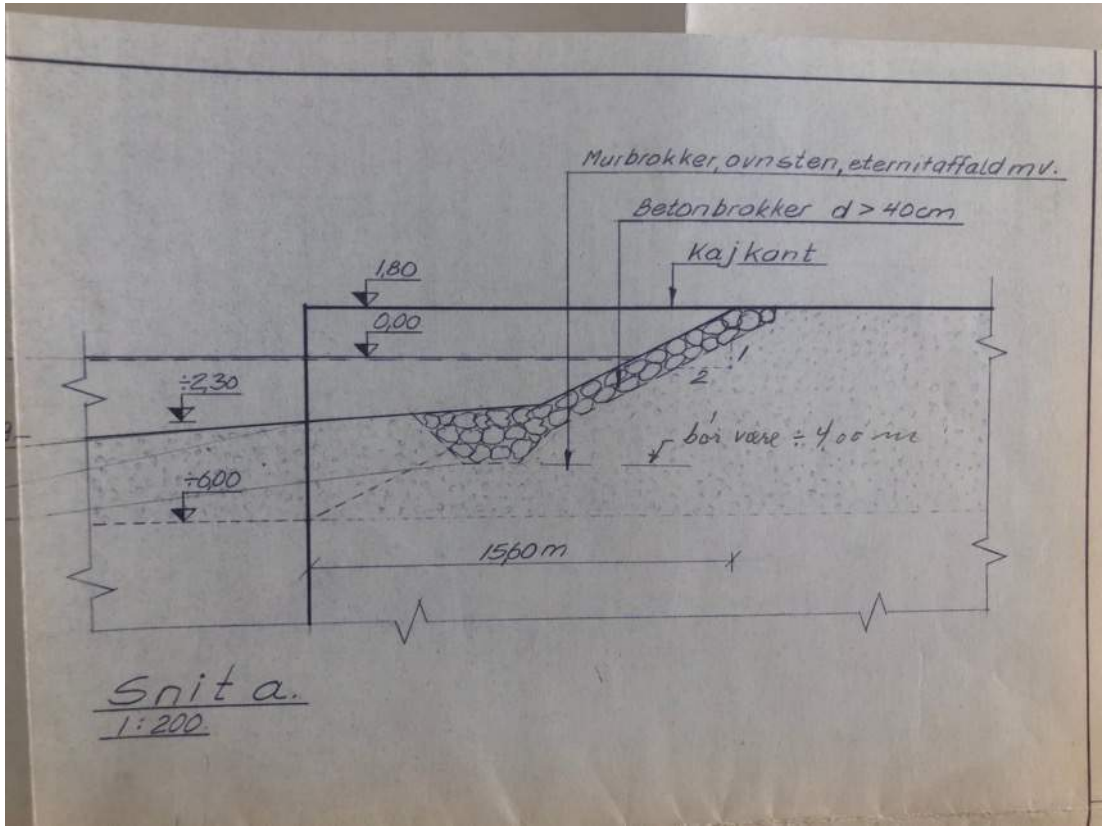
Kortreference nr.	Beliggenhed (Matr. nr. og adresse)	Ejerforhold	Driftsperiode		Kemisk affald
			Oprettet	Nedlagt	
524229	Matr. nr. 1 n, Gl. Hasseris By, Hasseris	Aalborg kommune	1978	1980	Nej

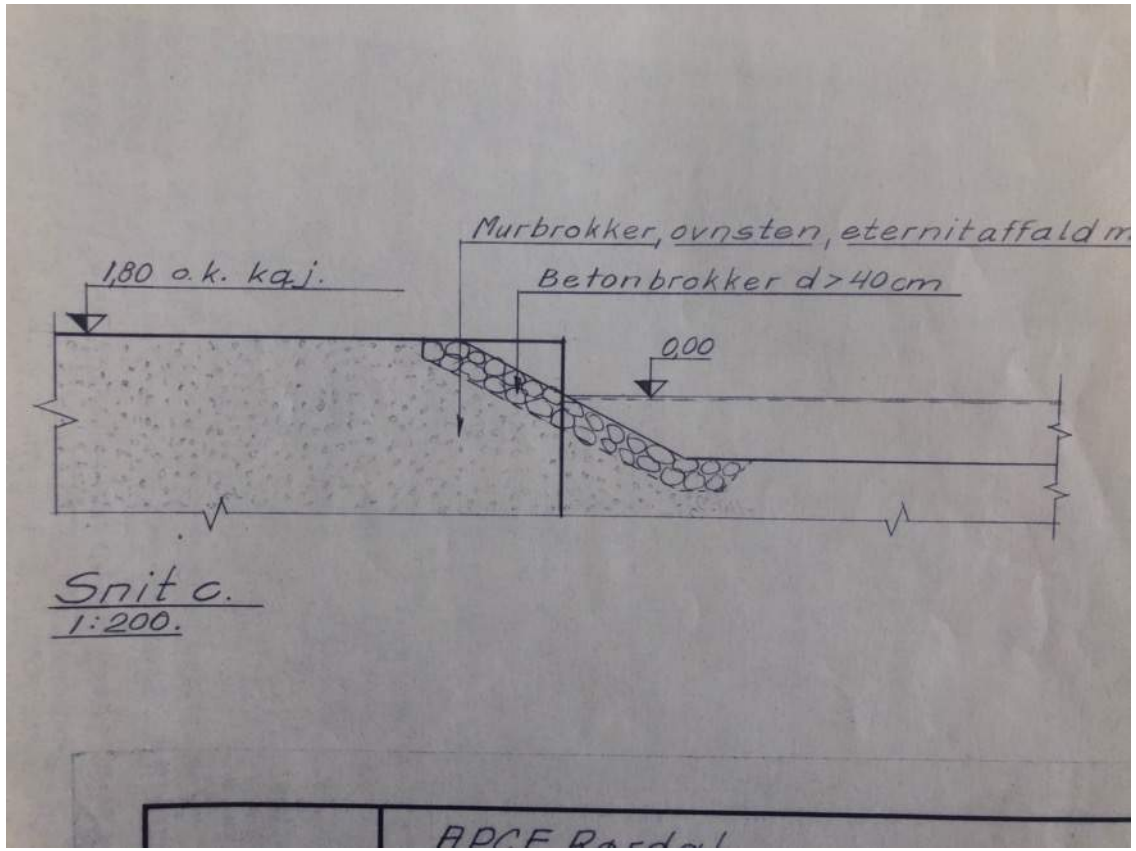
Bemærkninger: På pladsen er deponeret bygningsaffald samt affald fra en eternitfabrik, jfr. miljøgodkendelse, dateret 21. januar 1977 (j.nr. 8-76-1/26-5-76). Pladsen er etableret uden bundmembran og percolatopsamling - Pladsen skønnes på grundlag af en hydrogeologisk vurdering at være ukritisk beliggende i forhold til eksisterende og potentielle vandindvindingsområder til almen vandforsyning - Pladsen må på grundlag af afstand til vådområde vurderes som kritisk beliggende - Der er ikke konstateret forureningstilfælde - Se supplerende bemærkninger UTM nr. 524 229.



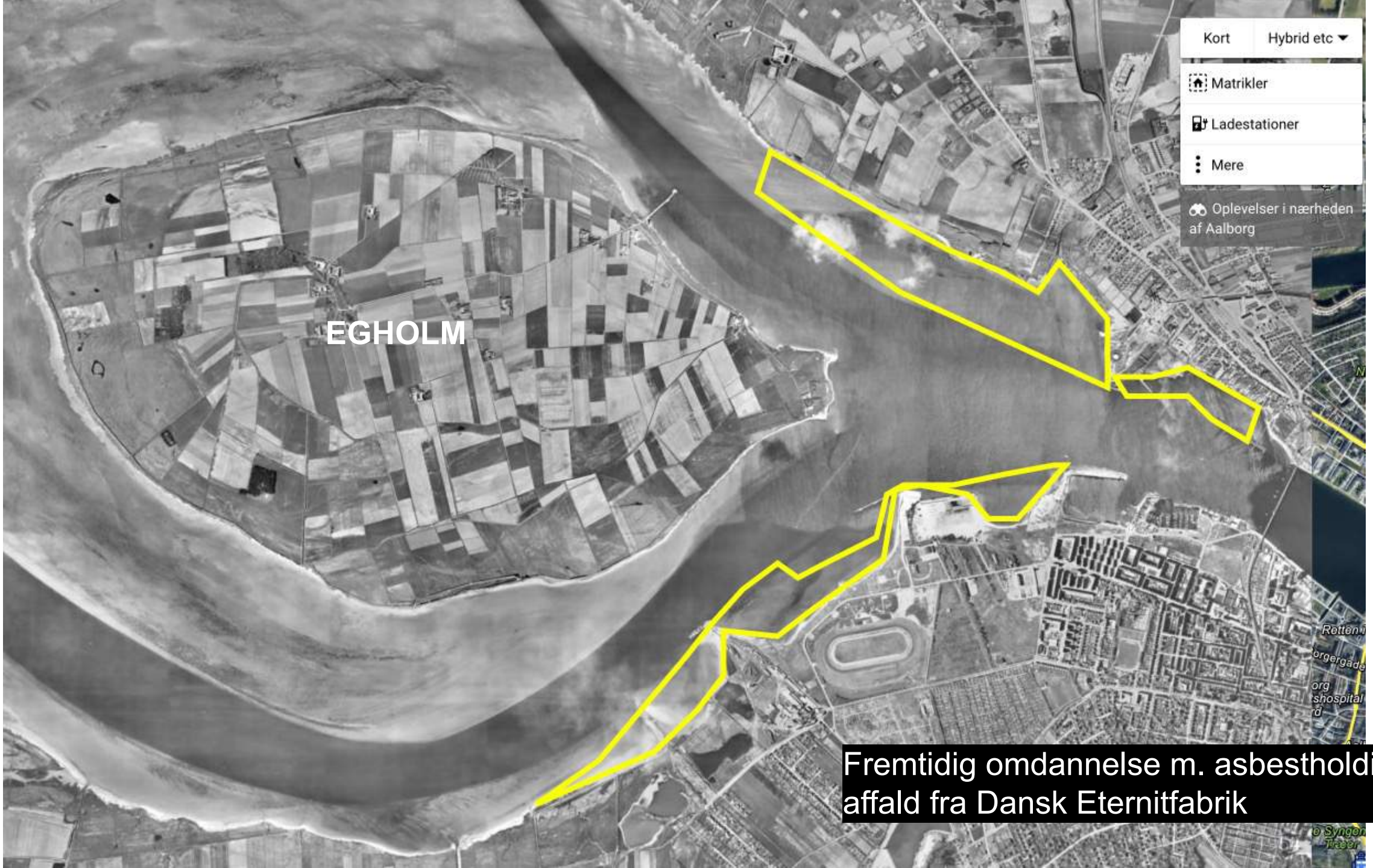
ILLUSTRATION FRA AKTINDSIGT

Snittegning af opbygning af deponi ved kyst
Bemærk: INGEN bundmembran






Kort
Hybrid etc
Matrikler
Ladestationer
Mere
Oplevelser i nærheden af Aalborg
EGHOLM
Luftfoto
1954


Kort
Hybrid etc
Matrikler
Ladestationer
Mere
Oplevelser i nærheden af Aalborg
EGHOLM
Fremtidig omdannelse m. asbestholdigt affald fra Dansk Eternitfabrik



Omdannelse m. affald fra Dansk Eternitfabrik

2023



3. Limfjordsforbindelse – placering gennem områder kontamineret med asbest

2023

PRUDENTIA & CONSTANTIA

Mølholm-ålene dræbt af „Eternittens" affald

Det er efter al sandsynlighed produktionsaffald fra Dansk Eternit-Fabrik, der er skyld i de døde ål i Maskinfabrikken Nordens vandgrav i Mølholm i den vestlige del af Aalborg. Ved nytårstide kunne de døde ål samles op i spandevis, og beboerne i området frygtede, at giftstoffer i søen skulle indvirke på grundvandet.

Undersøgelser af vandet viser, at pH-tallet ligger langt over det normale. pH er udtryk for vandets surhedsgrad, og måleskalaen går fra 0 til 14 med 7 som neutral. Når pH-værdien er under 7, er der tale om syrer i vandet, når værdien er over 7 er der tale om basiske stoffer. pH-tallet i vandet fra søen i Mølholm lå ved prøven fra den 30. december — den dag, de døde ål blev opdaget — på 10,2. Og det er ifølge statsbiolog Ole Bagge, Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, mere end nok til at dræbe fiskene.

— Der er hverken tale om giftstoffer eller lignende, der kan dræbe fiskene. Det er udelukkende produktionsaffald, og det samme slags affald, der er blevet kørt ud siden starten, siger direktør Schønnemann.

Affaldet i stedet i Limfjorden

Stadsgartner Johannes Jensen oplyser, at opfyldningen af søen vil blive stoppet i løbet af kort tid.

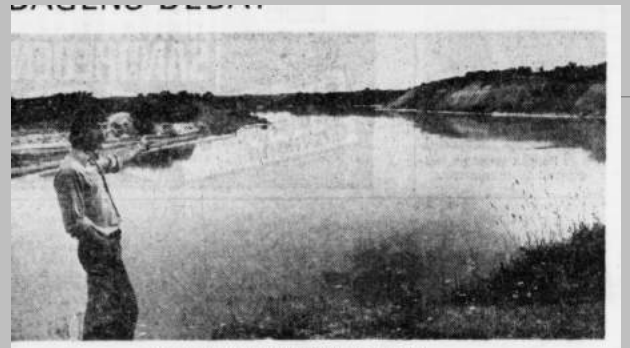
— Vi har aftalt med Eternitfabrikken, at affaldet i stedet bruges som opfyldning ved bredden af Limfjorden nogle hundrede meter nord for søen. Planen mangler endnu den sidste godkendelse, men jeg regner med, at det går i orden, siger Johannes Jensen.

Stadsgartneren er ikke nervøs for, at affaldet fra Eternitfabrikken vil skabe problemer med hensyn til forurening af Limfjorden.

— Der bliver tale om en stor dæmning, som vil forhindre det materiale, der opfyldes med, i at komme i direkte forbindelse med fjorvandet, siger Johannes Jensen.

Han håber, der bliver mulighed for at indrette området, der kun ligger få kilometer fra Aalborgs centrum, som rekreativt med søen som det centrale punkt.

lab



Den store lergrav, som dobbelten igen går om

Dejligt åndehul bliver svinet til

Henning Sørensen, Lindskovvej 29, Aalborg, anviser et område, hvor Aalborg efter hans mening langt fra viser vej:

— At Aalborg viser vej, har borgmester Marius Andersen som bekendt gjort alle Aalborgensere opmærksomme på ved forskellige lejligheder, bl. a. ved at foretage en rejlametur over den halve klode, 22.500 km, til Manila, afholde en formidabel fødselsdag, foruden deltagelse i mange andre sammenhænge, hvor Marius Andersen som bekendt nævnes med billede og det hele, for at intet skal blive glemt - alt for Aalborg-reklamens skyld.

Men vi er en del af Aalborg kommunes indbyggere, som også ser medaljen fra bagsiden, og dette er, at Eternitfabrikken næsten døgnet rundt kører i pendulfart med Siporex, giftaffald, tomme kemikalietønder og hvad ved jeg, og tipper i lergraven ved Norden, altsammen til nedbrydelse af naturen, dette dejlige område, som er et naturligt åndehul i kanten af byen, med masser af planter omkring, hvilket giver fugle og andre væsener et fristed, til glæde også for mennesker, som til daglig har deres færd forbi.

Jeg kan ikke love borgmesteren nogen medalje for at stoppe dette griseri og denne ødelæggelse af naturen og miljøet, men alene dette at have gjort et stykke arbejde for den almindelige befolkning i et af Aalborgs bynære områder og ganske sikkert få et taknemmeligt smil og en venlig tak for hjælpen, er vel også sin pris værd.

Husk på, Marius Andersen, at denne bydel, hvor vi bor og som har disse gener, er tvunget ind under Aalborg kommune. Vi bad ikke om det, vore skattebyrder steg ganske betragteligt i denne forbindelse.

I øvrigt kan det undre, at et medlem af Aalborg byråd, Erik Worm (konservativ), ikke har reageret på denne forurening, som jo ligger i hans del af kommunen, men det interesserer måske ikke tilstrækkeligt. Der er jo et stykke vej fra Hasserisgade og ned til Mølholmavej!

NB! Der har tidligere været drøftelser i gang for at løse dette problem, som nu kræver en hurtig løsning. Var det ikke en idé at lade Eternitfabrikken begynde med en opfyldning af dette kæmpekrater, som de i årenes løb har skabt ved fabrikken? Man kan vel ikke ligefrem påstå, at et sådant hul er nogen pryd for Aalborg by.

Henning Sørensen

Den mørke

»Morgenavisen Jyllands-Posten« *har følgende bemærkninger at gøre om journalist konflikten inden for Danmarks Radio:*

— Hvis journalisterne i Danmarks Radio kan tænkes at ville lytte til et kollegialt råd, bør det gå ud på, at de opgiver tanken om en ny arbejdsnedlæggelse samtidig med Radiorådets næste møde.

Af to grunde. Dels fordi veltilrettelagte, »spontane« arbejdsnedlæggelser, om hvis overensstemmelse med overenskomstbestemmelser der kan herske tvivl, er et uvædigt og uacceptabelt pressionsmiddel, og dels fordi den rent saglige baggrund for den faglige ophidselse er meget svag.

Alle ansatte i Danmarks Radio lider naturligvis under



Sådan bræder opfyldningen sig i vesterden af det grønne område. Udtømningen farer til, at nogle benytter sæen som almindelig losseplads, siger Mølholm-boerne

Stadig brokker i Nordens vandgrav:

Sure Mølholm-boere: Stop det griseri nu

En ny borgerforening i Aalborg, Mølholm Beboerforening, er ved at være alvorligt vred på Aalborg kommune for, hvad den kalder »langsommelighed med klaring af affaldsagen fra fabrikken Nordens vandgrav nær Nordens have«.

I hen ved et halvt år har Dansk Eternitfabrik haft losse fabrikaffald ud i den fugtige og grøn, omkransede vandgrav langs Mølholmvej. Alfalde om opfyldning blev indgået mellem fabrik og kommune, da kommunen overtog området, og stadsgartner Johs. Jensens tanke var, at opfyldningen kun skulle gælde den vestligste ende af arealet nærmest naboejendomme.

Senere skulle brokkerne dækkes med jord og området gøres grønt igen, for fugtsøen langs Mølholmvej har netop en sådan karakter og netop sådanne naturværdier, som man søger at skabe i flere andre vandhuller inden for Aalborg kommune.

*

Stadsgartneren har bebudet en »vandhulsplan« i denne efteråret for at få klarhed over hullernes antal, placering og værdi, men alt mens forhandlingerne har stået på med eternitfabrikken om udtømning er nyt sted, og alt mens Mølholm-beboere har klaget over udtømningen siden først i maj, så fyldes der stadig op.

Udtømningen har skabt en vertikal losseplads, der når et temmelig stort stykke ud i fugtsøen, og nu begynder følgen at være rottefanger, siger formanden for Mølholm Beboerforening, Erik Hyldgaard, til Stiftstidende. Vi finder køkkenaffald og ubrokne ting som på en rigtig losseplads. Det kommer jo ikke fra eternitfabrikken. Enten bringes vognmandsfirmaet, som ikke skulle udtømme her, eller også køres ulegalt fra privat, der vil af med nogle læs skidt.

Der ligger både gamle radiatorer, regulære renovationsaffald, gamle aviser og billeder på kanten af opfyldningen og oven i eternitaffaldet, som genererer kvarteret med støv.«

Beboerne er godt sure, siger Erik Hyldgaard. Vi henvendte os til stadsgartner Johs. Jensen 2. maj. Her gentagne gange siden peget på skønnen, og stadsgartneren sagde i juli, at nu var det affalt med fabrikken, at udtømningen skulle nedtrappes, til der efter sommerferien ønskede kunne findes en ny løsning.

*

Der sker stadig intet, siger Erik Hyldgaard. Og over at stadsgartneren sidste tirsdag i regionalradioen gav os nogle forklaringer, som vi finder han kunne have fremført fra starten. Det lyder, som om han er positiv. Alligevel skrider opfyldningen hvorudgående frem. Beboerne tæler om fald i husog grundpriser i et kvarter, der har fået en losseplads til nabo. Hvorfor dog ikke cykle opfyldningen ud mod Norden? Vi er efterhånden parat til at lade et folketingsmedlem brænde spørgsmålet for miljøministeren, siger Erik Hyldgaard.

Stadsgartner Johs. Jensen, der tidligere har udtalt, at en løsning er på vej, kun denne gang kan tilføje, at der skal være nyt møde med Dansk Eternitfabrik i næste uge.

*

Direktør A. Schumacher, Dansk Eternitfabrik, siger, at han ikke kender detaljerne i opfyldningssagen, men at fabrikken ikke alene har tilladelse til opfyldningen. Den er forgiftet til at foretage den. Affaldsdynger vil opstå, så længe fabrikken har tilladelse i gang. Og et eller andet sted skal de placeres - ikke for langt væk. Direktøren er indforstået med, at der tales om ingenu i kommende uge.

Om de affaldsudtømninger, der åbenbart foretages med skibe læs ind dem fra eternitfabrikken, siger vognmand Bent Rask Lund, Nørresundby: — Det er i hvert fald ikke os, der bringer køkkenaffald eller

Tysk kvinde bestjålet

En tysk statsborger, sekretær Brigitte Schmidt, Saratedt, der for tiden bor i telt på Mølholmdalens Camping i Aalborg, må rejse hjem med et stort indtryk af aalborgenserne.

Mens hun og hendes mand lå i den sødeste søvn, har en tyv lukket tyskeren til telset op, og har stjålet en grøn håndtaske, der tilhørte den tyske statsborger.

Tasken indeholdt en del Eurocheques, et ID-kort til checkene, et pas og en del personlige smådting.

Eurochekene har nummeret 21588524.

Vandgraven ved Norden i Mølholm groft forurenet

Alene dør, og fuglelivet forsvinder. – Ingen kender forureningskilden

Af LARS BRIX



Mølholm Beboerforenings formand, Erik Hyldgaard, ved søens bred (Foto: Jens Morten)

Losseplads for Eternit-Fabrikken

Stadsgartneren: — Pas på fiskene

Aalborg-fly gnaret af hjort – i Norge



Brokkerne skæmmer idyllen alvorligt. Men det er en aftale fra kommunens overtagelse af arealet nær Mathiesmovej, Aalborg, at her må fyldes op. Formentlig findes nu en anden losseplads for siporaven

Fugles og planters paradis kan endnu reddes fra en skæbne som losseplads



Her er det meningen, at der skal være rekreativt område med søen som det centrale punkt. Endnu vil opfyldningen foregå, men kun for at give søen et naturligere udseende

Nu sat stop for fyld i søen ved Mølholm

Affaldet fra Eternit-Fabrikken i Aalborg bruges i stedet til at rette Limfjords-kysten af

Mølholm Sø i udkanten af Hasseris nu være reddet. Og hvis det går som især beboerne i området håber vil søen og områderne omkring den i løbet af få år været omdannet til rekreativt område.

Søen har indtil for få dage siden været brugt som opfyldningsplads for affald fra produktionen på Dansk Eternit-Fabrik i Aalborg. Det er Aalborg kommune, der ejer arealerne, men eternitfabrikken

med eternitfabrikken, at der skal »rundes« et par hjørner af. Det vil sige, at søen via opfyldninger på specielt udpegede steder skal få et mere naturligt udseende, oplyser Johannes Jensen.

Limfjord-kysten skal rettes ud

Eternit-affaldet bliver i stedet brugt til opfyldning andre steder i området.

— Aalborg kommune har

måger, men til sorg for beboerne i området. Man frygtede, at der var sket en så alvorlig forurening af grundvandet, at det kunne have betydning for beboernes drikkevand.

På foranledning af kommunen udtog stadsdyrlæge Viggo Terpet, Aalborg, forskellige prøver af vandet, og analyser viste, at vandets pH-tal var meget højere end normalt. pH-værdien er et udtryk for vandets surhedsgrad. Andre prøver viste, at eternit-affaldet giver dette høje pH-tal, så



Nu afsluttes opfyldningen ved fabrikken Norden. Søen vil kun blive bevaret indtil videre, til Nordens have. Så skal al udtørring i vandhuller, grus- og kalkgrave finde sted efter en plan.

„Vandhuls-plan" for Aalborg

Uheldig dumpning ved Mølholmsvej medfører nu vurdering for 5-10 års udtømning

Grimme dynger af eternitaffald i et vandhul nær Maskinfabrikken Norden, Aalborg, føver nu til, at Aalborg kommune — måske som landets første — får en 5-10 årig opfyldningsplan. Der sættes skik på affaldsudtømninger.

Baggrunden er kalla i sommer al, at Dansk Eternit Fabrik lasser affald af i det nu kommunalt ejede vandhul nær maskinfabrikken på Mølholmsvej i Aalborg. En lang strømstrækning af er kastet for et rigtigt og ordentlig hensyn for en sjælden fisk. Hvorfor dog lave opfyldning her?

sprogede naturinteresserede.

Aalborgs stadsgartner, John Jensen, kunne allerede dengang sige, at der blev forhandlet om problemet, men at Eternitfabrikken havde tid til udtørringen i fuge klemt fra konkurrences overlegenhed af arealet. Fabrikslederes var villig til at bruge et andet vandhul,

men det var ikke straks helhjemle, hvor det skulle være.

I dag kan stadsgartner John Jensen meddele, at der er tilgået aftale med Eternitfabrikken om, at den fremtidige udtørringen på nævnte sted til at ophøre og kun skulle vandet, der vil blive bragt inden der mangen helt. Snart kommer Eternit, og umiddelbart efter begynder opgravningen og program-met, Aalborg kommune har nu fået ugen til på ekstraordinær vandmøller, gravgrave m. v., mulig fra en nylig afdøbt

forbindelse, og at kun man ikke stangestemmen kommunen en opfyldningsplan med planer over, hvilke huller, der til gravgrid skal benyttes, så de kan anvendes rekreativt.

Spørgsmålet har de seneste år givet en del for både fugle og mennesker ved hydrauma og ens mod. Der er plan om rekreative indsats for til e vandfuglelivet samt for publikum - og netop vej netop arbejdsgiver til et man fundet det tilrådigt at opfyldning ved fabrikken

Norden skulle gå ud over et område, der allerede er groft og utiltalende.

Når en plan for opfyldning eller fremmedelse af hvert og omgivende vandhullet er udarbejdet, vil fuldstændig ophøre de private ukontrollerede affaldsudtømninger, siger stadsgartner Kommunen har vanc forpligtelser som »arbejdsgiver« over for disse virksomheder, men denne er dog ikke ubegrænset. Nu altså tilbud til at »klumpen« skal lave efter mere langsigtet plan.



Alt det hvide på billedet er opfyldt materiale fra Dansk Eternit-Fabrik.

Kommunalvagt mod udtømning

"Alt det hvide på billledet er opfyldt materiale fra Dansk Eternitfabrik"



3. Limfjordsforbindelse – placering gennem områder forurenet med asbest

2023

Fra Region Nordjylland

Jordforureningsattest

Udskrevet 11. december 2021

Denne attest bygger på de oplysninger, som Region Nordjylland har på udskrivningstidspunktet.

Matrikel
3a Gl. Hasseris By, Hasseris, Aalborg Kommune

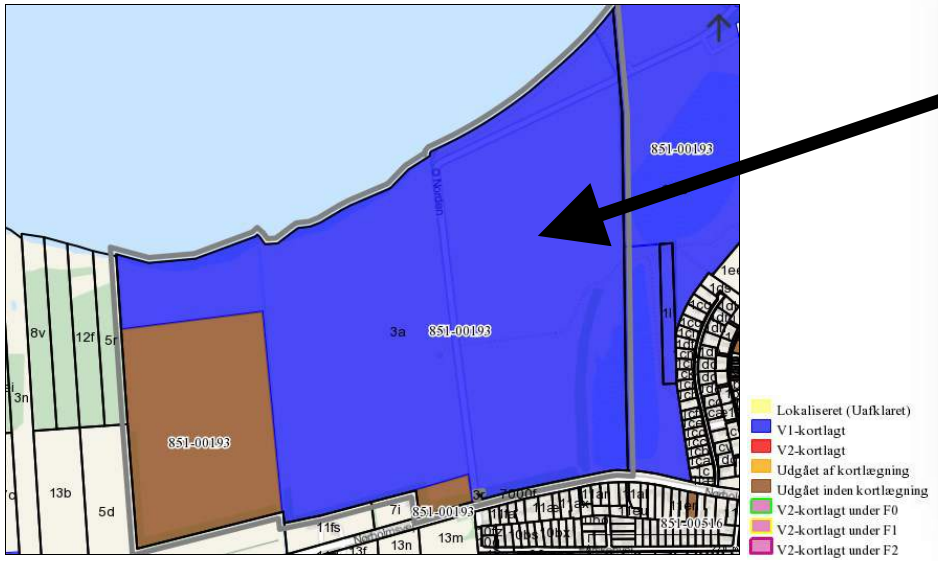
Adresse
Ajstrupvej 20, 9381 Sulsted m.fl.

Matriklens status
Matriklen er: Kortlagt på vidensniveau 1 (V1-kortlagt).

Region Nordjylland har viden om aktiviteter, der kan have medført forurening af matriklen. Det V1-kortlagte areal er ikke blevet undersøgt, og mistanken om forurening er derfor ikke be- eller afkræftet.

Lokaliteter på matriklen : 851-00193

Matriklens placering på kort



Indeholder data fra GST, Region Nordjylland, DMP, COWI og Sweco

På lokaliteten er der viden om følgende aktiviteter, som har eller kan have forurenet

Navn på aktivitet	Branche	Driftperiode
Godkendt fyldplads til affald fra Dansk Eternit og	ingen	1977 - 1985
Opfyldt kystområde	ingen	- 1980
Udspredning af slam fra Renseanlæg Vest	ingen	1980 -

Region Nordjylland kortlægger, undersøger og oprenser forurenet jord. Formålet er at sikre rent drikkevand, overfladevand og menneskers sundhed.

Kortlægningen efter jordforureningsloven er ikke færdig, og der vil derfor løbende kunne ske ændringer i regionens database.

Læs mere om Region Nordjyllands arbejde med jordforurening på www.jordforurening.rn.dk eller www.tjekdingrund.dk.

Få yderligere oplysninger ved at kontakte regionens "Kontor for Jordforurening":

Telefon: 9764 8276
Mail til Birgitte Gorgin: bg@rn.dk

Du kan desuden få oplysninger hos din kommune, om matriklen er omfattet af "områdeklassificering".





Klostereng – placering af tilkørselsanlæg 3. Limfjordsforbindelse + område forurenet med asbest

Illustration fra Vejdirektoratet



Etablering af rensningsanlægi i deponiområde

1982


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger :asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1985



Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres

1986


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1987


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1990



Det officielle deponi

Minimum 95.000 tons asbestholdigt affald

ligger deponeret i den lille del, der udgør det officielle deponi

Tidslinie

1976: *Ministeriet for Offentlige Arbejder* giver Aalborg Kommune tilladelse til at foretage opfyldning i søterritori-um i Limfjorden vest for Aalborg med affaldsmateriale - herunder 35% asbestholdigt eternitaffald. Dette bliver til asbestlossepladsen Klosterengen. Tilladelsen blev givet på vilkår af, at opfyldningen skulle tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato og kystsikring skulle udføres inden påbegyndelse af opfyldningen. Dette krav valgte Aalborg Kommune og tilsidesætte.
Der går imidlertid over 11 år inden dette arbejde færdiggøres efter adskillelige påbud fra Ministeriet.

1988: Kystsikringen og afdækning af asbestdeponiet på Klosterengen færdiggøres af Rambøll (skulle have været tilendebragt I 1978!!)

2015: Aalborg Kommune gennembryder ved Svanholmgrøften - uden lovliggørelse - asbestlossepladsen på Klosterengen. Lovliggørelse forefindes stadig ikke.

2015: Region Nordjylland etablerer en helikopterlandingsplads midt i asbestlossepladsen på Klosterengen. Ingen var adviseret om forekomsten af asbest i området og byggearbejderne bar derfor ingen værnemidler ved den første del af udgravningen. 300 tons asbestaffald blev fjernet under anlægget af heliporten, en del af dette affald var rent asbeststøv.

Frederiksholms Kanal 27 · 1220 København K
Tlf. 01 - 12 62 42 · Telex 22275 moa dk
Telefax 01 12 38 93 · Giro 3 00 27 64

Ministeriet for offentlige arbejder
(Trafikministeriet)

Aalborg kommune,
Magistratens 2. afdeling,
Vesterbro 14,
Postbox 765,
9100 Aalborg.

Dato: 18. november 1986.
J.nr. S. 1200-12.
Sagsbehandler: J.Fryd/MLæ
Brev nr. S.

I brev af 15. oktober 1976 har ministeriet for offentlige arbejder meddelt Aalborg kommune tilladelse til at foretage opfyldning af et areal af Limfjorden vest for Aalborg bl.a. på vilkår af, at opfyldningen blev tilendebragt inden 2 år fra tilladelsens dato.

Den af ministeriet fastsatte frist er senest ved brev herfra af 2. august 1985 blevet forlænget med 3 år således, at det samlede opfyldningsarbejde, inkl. indfatningen med storsten, skulle være afsluttet senest den 1. november 1988.

Det blev i den forbindelse tilkendegivet kommunen, at ministeriet fandt det kritisabelt, at en offentlig myndighed skulle være 12 år om at udføre et projekt, der oprindelig var fastsat til 2 år, og at ministeriet måtte lægge vægt på, at den fastsatte frist nu blev overholdt.

I brev af 22. oktober 1986 (j.nr. 06.08.00.P20.2503-PW/ah) har kommunen herefter på ny ansøgt om en yderligere forlængelse af den af ministeriet fastsatte frist således, at arbejdet afsluttes senest ved udgangen af 1989.

Der henvises herved til, at Aalborg byråd på sit møde den 25. september 1986 har vedtaget, at der ikke i 1987 afsættes beløb til færdiggørelse af det pågældende anlægsarbejde.

KVST-[illegible]19[illegible] Nr. 106-2414-4-86-C

Hvorfor har hverken Aalborg Kommune eller Rambøll vedstået sig deres viden om den massive forurening i området?

Ingen foranstaltninger blev taget ved udgravning til heliport i 2015 – ingen beskyttelse hverken af arbejdere eller beboere i området.

Det er en tanke værdig…

ARTIKEL FRA NORDJYSKE 2/5-21

Aalborg Kommune og Rambøll nævner IKKE asbest i forbindelse med udgravning til heliport i området i 2015

MILJØ

Gravearbejde afslørede farligt fund - som kommunen kendte alt til

Selvom kommunen selv var med i planlægningen, nævnte de ikke noget om deponiet nedenunder byggeprojekt. Det møder nu skarp kritik fra 3F



Rambøll har i et notat til kommunen vedhæftet billeder af, hvad de fandt i jorden under arbejdet. Foto: Rambøll

AALBORG: Det er en af de overraskelser, man ikke har lyst til få, når man har gang i de store gravemaskiner. Det er september 2015, og byggeriet af en ny helikopterlandingsplads til lægehelikopteren er i fuld sving vest for Aalborg.

Thomas Lee
Journalist

02. maj 2021 kl. 06:00
Opdateret 09. maj 2022 kl. 14:22

Men jorden er ikke som forventet – for under arbejdet finder man både gamle eternitplader og rester af poser, hvor der står asbesto på. Arbejdet stoppes, og der tages tre prøver – alle tre viser, der er asbest i jorden.

Nordjyske har fået aktindsigt i processen op til byggeriet, og selvom Aalborg Kommune både har været en del af planlægning og medforfatter til VVM-undersøgelsen, som de selv har godkendt, så har kommunen ikke nævnt deri, at de 40 år tidligere har lavet et deponi samme sted. Og at der derfor var en vis risiko for at støde på gammelt affald fra eternitfabrikken – heriblandt farlige asbestfibre, der kan føre til lungehindekræft.

Kommunen fortalte altså hverken regionen eller entreprenøren om deres eget deponi med farligt affald.



I alt blev omkring 300 tons asbestholdigt materiale kørt til deponi. Foto: Rambøll

Et svigt

Entreprenøren, Bjerregaard & Vigel Pedersen A/S, har ikke ønsket at stille op til interview om sagen. Men formanden for 3F i Aalborg, Allan Busk, mener det er uansvarligt, kommunen ikke har fortalt, hvad der lå i jorden, inden arbejdet gik i gang.

https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/kommunen-fortalte-ikke-om-farlig-asbest-det-er-uansvarligt/bc33bfaa-5dbb-4210-b073-4f2cbe69c787



Bill fra ovenstående artikel



Bill fra ovenstående artikel

Klostereng på land: Det øverste jordlag eroderer og blotlægger kontinuerligt deponiet



Klostereng på land: Det øverste jordlag eroderer og blotlægger kontinuerligt deponiet



Klostereng ved vand: Fiberdugen er revet løs





Udmunding af Svanholmgrøften ved Klostereng

Mandag morgen var der ryddet helt op.
Onsdag morgen så det sådan her ud:



Videoen er optaget 16. juni 2021 – umiddelbart efter samråd I transportministeriet hvor daværende transport minister B. Engelbrecht anklagede MF S. Zimmer for at opfinde sin egen virkelighed. Vedlagt som bilag

2 tons asbestholdigt affald

er blevet fjernet fra denne 300 m kyststrækning siden 2021.
Trods dette dukker fortsat nyt asbestaffald op.
Og støvet kan ikke oprenses!

Den dødelige konsekvens kommer fra de mikroskopiske asbestfibre.

Der er sundhedsmæssig fare både fra fibre som støv og fibre i vand

Adskillige videnskabelige artikler påviser sammenhængen mellem asbest optaget oralt og kræft i eksempelvis mave og strube

Dokumentation vedlagt som bilag

Fortidens synder: Tonsvis af herreløs asbest flyder i og omkring Aalborg Fjord

PLUS Miljø 12. maj kl. 05:00 1



På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt mere eller mindre opløste eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen. Illustration: Geohav.

Der findes intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier, der kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

“*Ingeniøren* har været i kontakt med flere øjenvidner, bl.a. 72-årige Bjarne Christoffersen fra Ferskenvej, der beretter om, hvordan de dengang **så lastbiler køre i pendulfart mellem fabrikken og deponiet, frem og tilbage, frem og tilbage, op gennem engarealet og kyststrækningen og tilbage igen.**

Sådan stod det på i et årti, ofte også om natten, i weekenderne og i andre tidsrum uden for det tilladte.

Dumpningen genererede voldsomme mængder støv, der hang i luften som en tåge. “

3. Limfjordsforbindelse gennem deponi nær Dall
Her er deponeret minimum 84.000 ton asbestholdigt affald



Deponi



Illustration: Geohav

Transportministeren og Vejdirektoratet har IKKE vurderet konsekvenser ved anlægsarbejdet i de meget store asbestdeponier i linjeføringen i deres VVM-rapport.

Kritikken affærdiges som om, det der forventes at kunne dukke op, er byggeaffald I almen størrelsesorden.

Kritikken affærdiges med, at der findes helt vanlige metoder til at håndtere, den slags.

Kæmpestore asbestlossepladser uden bundmembran og uden forsvarlig indkapsling
Der er imidlertid tale om kæmpestore deponier, der hverken er forseglet med bundmembran eller forsvarligt indkapslet.

Der findes ingen vanlige metoder til at håndtere omfattende anlægsprojekter direkte i et asbestdepot, tæt ved fjord, grundvand og afvandingskanaler og endda helt bynært med beboelse få hundrede meter fra gravearbejdet.

Asbest er kræftfremkaldende

De mikroskopiske, aflange fibre, kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne.

Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen.

Asbestfibre i sedimentet på fjordbunden vil ved opgravning og gravespild sprede sig til den marine fødekæde og vandet. Transportministeriet har på forespørgsel fra tidl. MF S. Zimmer, MF, oplyst at asbestfibre IKKE kan oprenses fra vandsøjlen: https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/617/svar/1800485/2430327.pdf

Sygdomstilfælde og dødsfald grundet asbest er stadig stigende

Antallet af asbestrelaterede sygdomstilfælde og dødsfald fra Dansk Eternit Fabriks levetid er stadig stigende og eksperterne regner med at tallene først topper i 2035. De beskæmmende tal knytter sig ikke kun til eternitfabrikkens ansatte, men også mange uforklarligt ramte borgere, som ikke har haft deres gang på eller i i umiddelbar nærhed af fabrikken. Statistikkerne knytter sig både til asbestsygdomme på grund af støvfibre i lungerne, som asbestsygdomme fremkommet ved at fibrene er slugt eller på anden måde trængt ind i væv og hinder (eks. testikel- eller bughinde). Asbesten har allerede alt for mange liv på samvittigheden - især i Aalborg.



Ansvaret er DIT

Tak for opmærksomheden

LISBETH FAST
TALSKVINDE, BORGERBEVÆGELSEN

kontakt@lisbethfast.dk
Tlf. 2614 8333







Der findes over 82 lossepladser og deponier i og omkring Aalborg. Særligt kritisk er området omkring Klosterengen ved Limfjorden, der er fyldt med mindst 95.000 ton asbestholdigt materiale.

Lisbeth Gjørtz Fast har sammen med GEOHAV fundet akterne, der dokumenterer opfyldning af asbestholdigt materiale i og omkring Aalborg og langs Limfjorden.

Alle uden bund membran.

Asbest er en sundhedsskadelig mineralfiber, der kan forårsage en række alvorlige sygdomme, herunder lungekræft, asbestosis og asbestpleuritis. Asbestfibre kan frigøres i luften, når asbestholdigt materiale bliver håndteret eller bearbejdet, og de kan indåndes af mennesker. Når asbestfibre indåndes, kan de sætte sig fast i lungerne og forårsage en lang række sundhedsproblemer.

Imidlertid er asbest ikke kun farligt at indånde. Det kan også være dødeligt at indtage og kan udvikle bughindekræft, tarmkræft, livmoderhalskræft, testikelkræft mm.

Se video om asbest i linjeføringen

200 dødsfald kan skyldes asbest spredt til miljøet

Byggematerialer 28. november 2018 kl. 05:00 11



Illustration: NatalyaMatveeva / Bigstock.

Eksperter advarer om, at asbestholdigt affald og byggematerialer trods forbud og regler stadig spreder de livsfarlige fibre.



Christoffer Elmann Ranhauge
Journalist

Artiklen er ældre end 30 dage

Hvert år opdages mere end 100 nye tilfælde af lungehindekræft. I 2016 blev der opdaget mere end 140 nye tilfælde, og antallet forventes stadig at stige fremover. Sygdommen opstår typisk hos

personer, der har arbejdet med asbest, men alligevel kan omkring hver sjette diagnose ikke kobles til erhvervsmæssig udsættelse.

Indånding af asbestfibre er den eneste anerkendte årsag til lungehindekræft, og derfor kan der være flere forskellige kilder til eksponering af asbest, som man stadig ikke er opmærksom på. Det vurderer klinisk professor Øyvind Omland, der er overlæge ved Aalborg Universitetshospital.

»I omkring 15 procent af sygdomstilfældene kan man ikke finde en direkte kilde. Det svarer til omkring 200 tilfælde i løbet af et årti. Når vi samtidig ved, at asbest er den eneste kendte årsag til lungehindekræft, så kan en del af tilfældene tilskrives asbestudsættelse i det frie miljø,« siger han.

Asbest kan spredes til miljøet i forbindelse med blandt andet nedrivnings- eller renoveringsprojekter, hvor det farlige affald ikke identificeres tilstrækkeligt og sorteres fra det almindelige byggeaffald. Andre kilder til miljøeksponering kan være forvitring fra asbesttag.

Disse kilder kan ifølge den kliniske professor være skyld i flere af de ukendt opståede tilfælde af lungehindekræft.

Den forventede levetid efter diagnosen for lungehindekræft bliver stillet, lyder på omkring et år.

Samtaler kan ikke finde kilden

Når årsagen til lungehindekræft skal findes, spørger arbejdsmedicinerne ind til patientens sygdomsforhold og prøver at gennemgå, hvilke faktorer der kan være skyld i sygdommen.

Der har tidligere har der været eksempler på indirekte eksponeringer for asbest, hvor familiemedlemmer til asbestarbejdere er blevet syge, fordi der har siddet asbestfibre i vasketøjet. Men denne form for eksponering er man ifølge Øyvind Omland opmærksom på i dag.

»Man kender jo den problematik, og i dag plejer der også at blive spurgt ind til, om man har boet sammen med en, der har været asbestudsat, når man undersøger årsagerne til lungehindekræft,« siger Øyvind Omland.

På trods af dette er der en del af tilfældene, hvor selv de mest rutinerede arbejdsmedicinere ikke kan finde frem til en arbejdsrelateret årsag.

Flere former for baggrundseksponering

Lungehindekræft betragtes som en alvorlig sygdom, og der findes ikke nogen minimumsgrænse for, hvor mange asbestfibre der skal til for at udvikle sygdommen.

Øyvind Omland peger derfor på, at en del af de ikke-arbejdsrelaterede tilfælde kan skyldes, at de ramte har indåndet asbestfibre fra byggeaffald eller forvitrende asbesttage, selvom der er tale om mindre mængder af asbestfibre.

»Baggrundsudsættelserne kan eksempelvis komme fra områder med asbestdepoter, lossepladser, boligkvarterer med forvitrende asbesttage, eller ved at asbestaffald spredes til miljøet på den ene eller anden måde. Og så er der eksponeringer fra indendørs kilder, hvor gamle asbestplader kan drysse og frigive fibre til indeklimaet,« siger kan.

Også en risiko i fremtiden

Asbestsygdomme såsom lungehindekræft udvikler sig typisk flere år efter udsættelse for asbestfibre. Størstedelen af nutidens sygdomstilfælde betragtes derfor som fortidens synder, men asbestsygdomme kan alligevel være en trussel i fremtiden.

»Så længe der er asbest i landet, kan der være en baggrundseksponering. Et pejlemærke på dette er, at antallet af kvinder, der får lungehindekræft har været stort set uændret de sidste 20 år. Det er primært på mandsdominerede arbejdspladser, at man har været udsat for asbest, og derfor kan kvindernes sygdomstilfælde være en indikator på en uændret baggrundseksponering,« siger Øyvind Omland.

Dette bakkes op af Johnni Hansen, der er seniorforsker ved Kræftens Bekæmpelse.

»Vi kan meget vel blive ved med at se nye tilfælde af lungehindekræft i fremtiden som konsekvens af, at personer har været udsat for asbestfibre, der har spredt sig til det frie miljø,« siger Johnni Hansen, der er seniorforsker ved Kræftens Bekæmpelse.

Ifølge forskerne er det derfor vigtigt at prioritere asbestindsatsen, så man kan mindske antallet af sygdomstilfælde. Dette kan blandt andet gøres gennem forundersøgelser i forbindelse med nedrivningsarbejde, hvor asbestmaterialer kan frasorteres fra almindeligt byggeaffald.

Emner

Byggematerialer | Sundhedsskadelige stoffer | Byggeri | Miljø

Asbest-stumper dukker op i Limfjorden – men ingen kan sige, hvor farligt det er

PLUS Vandmiljø 10. juni 2021 kl. 12:09 3



Illustration: Geohav.

Eternitplader med asbest er i årevis blevet dumpet i deponier ved Limfjorden, hvor de nu dukker på i vand og vandkant. Det er uvist hvad byggeriet af en tredje forbindelse over fjorden vil betyde.

Christian Østergaard
Jourhavende, ing.dk

Artiklen er ældre end 30 dage

Mens asbestholdige eternitplader i resten af landet behandles med forsigtighed og forsegles i plastposer og lukkede containere, findes

det i Limfjorden i den åbne natur. Her betyder deponier fra 1970'erne nemlig, at eternitstykker findes i vandet og i vandkanten langs fjorden.

Problemet vækker nu ny bekymring, fordi planerne om en tredje limfjordsforbindelse lægger sig tæt op ad et deponi. Senest har Frie Grønnes Susanne Zimmer indkaldt transportministeren til et samråd i dag for at få svar om forureningsproblemet.

»Jeg vil gerne høre hvad ministeren vil gøre for at få en ordentlig afdækning af, hvad der gemmer sig i den havbund. Jeg mener simpelthen det er et demokratisk problem, hvis det ikke undersøges ordentligt,« siger hun.

Hun ønsker sig blandt andet nye prøver af havbunden, hvor der skal graves ud til den nye forbindelse. Det skal give svar på, hvilke materialer, der kan blive hvirvlet op, når gravearbejdet går i gang. Materialer, som Susanne Zimmer har fået af en gruppe, der går under navnet tænketanken Geohav indikerer nemlig, at prøverne ikke er udført efter forskrifterne, påpeger hun.

Forkerte prøver

»De prøver, der er taget til VVM-redegørelsen giver ikke et retvisende billede. Der er taget 30 prøver, der er blandet sammen, så det giver fem prøver i sidste ende. Det er ikke lavet på en akkrediteret måde efter DCE's standarder, og der er end ikke kigget efter asbest i prøverne,« fortsætter Susanne Zimmer.

Hertil kommer, at faren – hvis asbesten er udbredt på havbunden – ikke er så enkel at kvantificere. For selv om farerne ved asbest har været velkendte i årtier, er der imidlertid meget lidt viden om, hvad risikoen er, når fibrene findes i vand, jord og vandkant, som det er tilfældet i Limfjorden.

»Der findes ganske enkelt ikke undersøgelser af den type scenarier. Når det findes i vandet er det sandsynligvis ikke den store risiko for mennesker, men når det skyller op på strandene, kan det tørre og måske blive trådt på. Måske leger børn endda med det. Så kan det afgive støv, som ved indånding udgør den primære sundhedsrisiko« vurderer seniorforsker Patrik Fauser.

Vi har kun set i luften

På Aarhus Universitet (AU) er han netop nu sammen med forskere på DTU ved at færdiggøre et projekt om risikoen ved udvaskning af asbest fra deponier som dette ved Limfjorden. Han har dog ikke undersøgt problemerne ved Limfjorden specifikt.

I projektet er det tænkte scenarie, at et utilstrækkeligt forseglet deponi er skyld i spredning til jord, grundvand og overfladevand. AU og DTU er netop nu ved at skrive projektets konklusion, og her gør manglen på data sig meget klar.

»Det man primært kigger på er luften, når man undersøger asbest,« siger han.

Han peger på, at der ikke findes grænseværdier for asbest i overfladevand og drikkevand i Danmark. I USA har man en grænseværdi fra 1985, der skal sikre drikkevandet i forhold til asbest. Desuden har man grænseværdier for vandlevende organismer, men de er usikre og spænder meget bredt.

Manglende data

»Vi mangler simpelthen data for at kunne sige noget præcist. Hvis vi antager, at store dele af asbesten siver ud, så kan det være et problem, men det er der ingen undersøgelser af. Hvor meget er der for eksempel i dag under deponier, som kunne have lækager og hvor meget er der i perkolat (regnvand, der er sivet gennem en losseplads, red.),« spørger han.

Til projektet har han og en kollega beregnet værdier for, hvor meget asbest et deponi skal indeholde og hvor meget af det, der skal sive ned i drikkevandet og ud i overfladevand for at det potentielt giver problemer for henholdsvis mennesker og vandlevende organismer.



Under 2 uger igen | Tilmeld dig konferencen: Energirenovering i den almene boligsektor

Event

Transportminister Benny Engelbrecht (S) har forud for dagens samråd sendt Susanne Zimmer et svar om sagen. Her peger han på, at tracéet for tredje limfjordsforbindelse ikke passerer direkte igennem et deponi, og at eventuelle ukendte deponier vil blive behandlet efter reglerne, hvis entreprenørerne støder på dem i gravearbejdet. Spredningen af eternitplader adresserer han imidlertid ikke.

Aalborg Kommune har afspærret et område langs stranden, mens eternitstykkerne opsamles.

Emner

Vandmiljø | Sundhedsskadelige stoffer | Miljø

Fortidens synder: Tonsvis af herreløs asbest flyder i og omkring Aalborg Fjord

PLUS Miljø 12. maj kl. 05:00 1



På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt mere eller mindre opløste eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen. Illustration: Geohav.

Der findes intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier, der kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

Sybille Hildebrandt

Synet af eternitplader, der stak op af jorden på et rekreativt område ved Aalborg Fjord nær Renseanlæg Vest fik i foråret 2021 en bekymret borger til at henvende sig til kommunen. En delegation blev sendt ud for at besigtige det, vel vidende at området lå oven på

det godkendte asbestdeponi Mølholm, som Aalborg Kommune etablerede på vegne af Dansk Eternit Fabrik i årene 1976-1988.

Deponiet blev ifølge kommunens og regionens egne arkiver – som Ingeniøren har fået over 1.000 siders indblik i via aktindsigt – etableret ved at inddæmme og opfylde et syv hektar stort område af Limfjorden med eternitaffald, porebeton, brugt emballage og opfej fra den i dag for længst nedlagte tagpladeproducent Dansk Eternit Fabrik.

Miljøgodkendelsen fra dengang tillod selskabet hver dag at dumpe ca. 20 vognlæs ned i deponiet mellem klokken 6 og 22. Det meste af tiden stod lastbilchaufførerne for det og låste sig selv ind og ud af området med en udleveret nøgle. Ingeniøren har været i kontakt med flere øjenvidner, bl.a. 72-årige Bjarne Christoffersen fra Ferskenvej, der beretter om, hvordan de dengang så lastbiler køre i pendulfart mellem fabrikken og deponiet, frem og tilbage, frem og tilbage, op gennem engarealet og kyststrækningen og tilbage igen. Sådan stod det på i et årti, ofte også om natten, i weekenderne og i andre tidsrum uden for det tilladte.

Dumpningen genererede voldsomme mængder støv, der hang i luften som en tåge. Hvor meget eternit der røg ned over deponiets kant, står ikke anført i myndighedernes arkiver.



Selve Mølholm Asbestdeponi er fyldt med huller i overfladen, hvor der er frit udsyn til tykke lag af asbestholdige eternitplader, som er fyldt i depotet i perioden 1976-1988, hvorefter pladerne blev dækket med ca. 20 cm jord.
Illustration: Ole Rosenørn de Lasson.

Ud fra de angivne dimensioner, frekvensen af lastbiler og sammensætningen af det affald, der blev hældt ned i dybet, har organisationen GeoHav regnet ud, at mængden af asbestholdig eternit i deponiet er ca. 95.000 ton. Det svarer til omkring 9.500 ton ren asbest.

Brug for mere jord

Da arkiverne vidner om, at deponiet dengang blev dækket til med et 20 cm tykt lag jord, skal der i dag blot en ny bunke jord til for at slippe af med de huller, der løbende opstår og blotlægger det flere meter tykke tætpakkede lag af eternit lige under overfladen.

Værre er det med de mange andre forureninger med asbest, der på det seneste er dukket op ud af det blå uden for depotets kendte område. For så længe, man ikke kender kilden, er det ifølge kommunens rådmand Per Clausen (EL) svært at gøre noget ved det.

»Vi er bekymrede over asbestforureningen. For det kommer bag på os, hvor omfattende den er. De seneste år er eternit begyndt at dukke op på stranden og andre steder, hvor den ikke burde gøre det. Fundene er en kæmpe udfordring på mange planer,« siger Per Clausen.

Ingeniørens aktindsigt i alle sagsakterne omkring Mølholmdeponiet vidner om problemernes omfang. Efterhånden som man pløjer sig gennem de mange dokumenter, notater, breve, præsentationer og mails, toner der et billede frem af, at alle matrikler omkring deponiet også er kontamineret med eternit, muligvis fordi depotet er større end antaget.

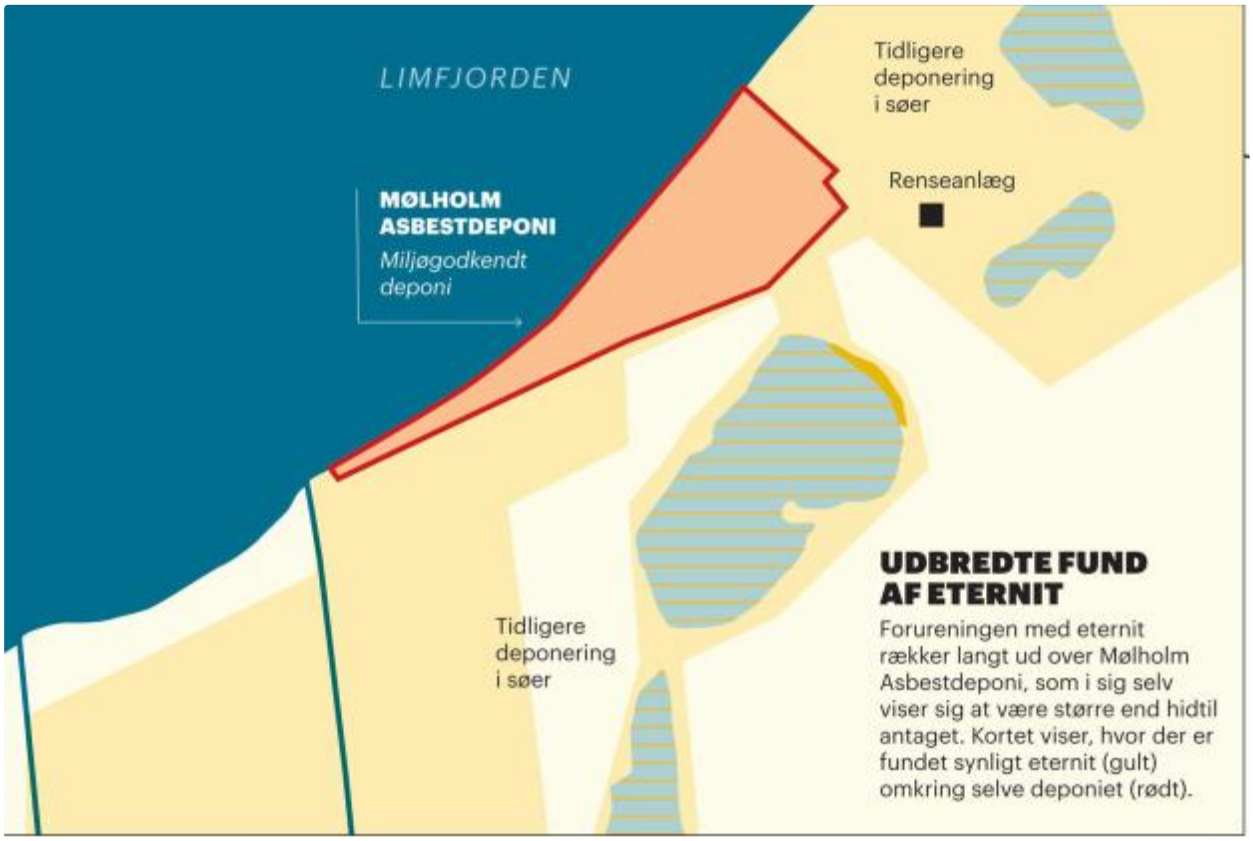


Illustration: Ingeniøren.

Region Nordjylland har ifølge aktindsigten modtaget yderligere oplysninger om størrelsen af det godkendte depot, som tilsyneladende også rækker ind over matr.nr. 34e og til dels matr.nr. 3a Gl. Hasseris By. Det bekræftes også af studier af gamle luftfotos.

For at få det verificeret har regionen iværksat screeninger af grundene.

Derudover er der fundet eternitaffald mange andre steder som f.eks. ved landsbyen Dall, i og omkring Østerådalen, på den anden side af fjorden ved Nørresundby – kaldet Verdens Ende – og ved Rærup Strand, hvor der åbenlyst er deponeret asbestholdigt eternit.

»Vi opdager hele tiden nye deponier. Og da vi ikke har styr på, hvor det kommer fra, må vi løbende holde øje med det og få fjernet det synlige asbest. Eternit må ikke ligge frit tilgængeligt, da vi i så fald risikerer at øge den asbestforurening, der i forvejen er i Aalborg. For vi ved, at der er asbest stort set overalt i Aalborg Kommune,« siger Per Clausen.

Han mener, at Miljøstyrelsen skal have opgaven med at kortlægge forureningen i form af skjulte deponier og synlige asbestforekomster i og omkring Limfjorden og lægge en plan for, hvad der skal gøres ved den. Derfor er kommunen i tæt dialog med Miljøstyrelsen – som over for Ingeniøren afviser at kommentere en »verserende sag«.

»Vi er ikke i tvivl om, at det er styrelsens myndighedsområde. Når det handler om de meget store miljøudfordringer, så er det fornuftigt, at det er staten, der står for det. Miljøstyrelsens svar på den front er indtil videre uklart, men forhåbentlig bliver rollefordelingen afklaret, når vi mødes med styrelsen senere på ugen,« siger han.

Kan ikke udpege kilden

Et af de helt store mysterier er, at der også er dukket eternitplader op på kyststrækningen lige ud for selve Mølholmdeponiet. Her var det ligeledes en borger, der gjorde kommunen opmærksom på, at stranden lignede en losseplads.



SPONSERET INDHOLD

Online Briefing | 23/05 | Cybersikkerhed for de utålmodige

IT

For at forhindre borgere, især børn, at komme i kontakt med det og indånde de mikroskopiske kræftfremkaldende asbestfibre har kommunen hyret folk til at gå området igennem på ugentlig basis og fjerne al synligt eternit.

Kommunen har flere gange forsøgt at skrue frekvensen på runderingerne ned, i den tro at fjorden ikke var leveringsdygtig i flere plader - men da stranden hver gang atter blev svinet til, blev runderingerne på ny sat i gang. Foreløbig er der indsamlet over to ton på den lille kyststrækning.



Mølholm Asbestdeponi er det eneste godkendte deponi til asbestaffald ved Aalborg. Men i og omkring byen er der over 80 gamle lossepladser, der sandsynligvis er etableret ud fra princippet om at hælde affaldet ud og lukke øjnene. Det viser en opgørelse, som Miljøstyrelsen offentliggjorde sidste forår som et led i Miljøministerens besvarelse af et § 20-spørgsmål i Folketinget. Ministeren svarer, at der blandt de mange deponier er flere, der ifølge myndighedernes opgørelse med sikkerhed rummer deponeret affald med eternit. Men han understreger, at eternit – og dermed asbest – sagtens også kan vise sig at være deponeret på de

øvrige lossepladser.
Illustration: Ingeniøren.

Hvor affaldet langs stranden kommer fra, har kommunen ingen anelse om, men i en mail, som kommunens jurist Carina Reinert Drivsholm sendte til Miljøstyrelsen 23. februar 2023, konstaterer hun, at det indsamlede eternit langs fjorden bærer synligt præg af at have ligget i fjorden i mange år.

Det stemmer overens med øjenvidneberetninger om, at der gennem de seneste 20 år er set eternit på kyststrækningen, påpeger hun. Det tager kommunen som et tegn på, at forureningen er sket for længe siden.

Artiklen fortsætter efter annoncen

Nyhedsbrev | ING/Miljø

For dig med særlig interesse for miljø og natur.

syh@ing.dk

Tilmeld

»Det er vores vurdering, at det eternit, vi løbende ser på kyststrækningen, bliver skyllet ind ude fra fjorden og ikke bliver trukket ud inde fra deponiet. Der er ikke noget, der tyder på, at deponiet synker eller er utæt. De oplysninger, der fremgår af dokumenterne i forbindelse med miljøgodkendelsen fra 1976, indikerer, at der er foretaget foranstaltninger, der sikrer inddæmning før deponering. Umiddelbart er der ikke noget, der tyder på, at forureningen er sket i den periode, hvor deponeringen er reguleret af miljøgodkendelsen,« skrev hun.

Etableringen trak i langdrag

Kommunens bud på en forklaring hænger dog ikke rigtig sammen, når man sammenholder den med den daværende kommunes beskrivelser af etableringen af deponiet.

Ifølge optegnelserne skulle deponiet både etableres med en indre og en ydre dæmning. Den indre skulle etableres først og gøre det muligt for fabrikken at begynde sin opfyldning af arealet – til sidst skulle det fyldte deponi omsluttes af den ydre dæmning, der for alvor skulle sikre, at eternitpladerne ikke kunne blive trukket ud i fjorden af f.eks. vind, strøm og tidevand.

Men ifølge aktindsigten plus det øvrige materiale, som Ingeniøren har kunnet fremskaffe, påbegyndte kommunen opfyldning, før der var tilstrækkelig styr på den omkringliggende dæmning. På grund af mangel på byggematerialer til dæmningen blev deponiet først endeligt færdigt i 1988. Det var 12 år efter, at opfyldningen blev sat i gang, og 10 år efter, at den sidste sten skulle være lagt på plads i den ydre dæmning.



SPONSERET INDHOLD

Den fuldautomatiske S-bane er en enorm digitaliseringsopgave: Her er planen

Tog

At færdiggøre den ydre dæmning senest to år efter, at påfyldningen var påbegyndt, var en forudsætning for, at ministeriet for offentlige arbejder dengang ville give tilladelse til, at kommunen etablerede Mølholm Asbestdeponi. Men fordi kommunen ikke kunne leve op til kravet, måtte den fl ere gange bede om tilladelse til at udskyde slutdatoen.

Opfyldningen af selve deponiet pågik, selv om man løbende løb tør for byggematerialer – det på trods af, at myndighederne også havde stillet krav om, at »etableringen af dæmningen skulle udføres så effektivt og i så god tid før igangsættelsen af selve opfyldningen, at

det fi ne materiale fra opfyldningen ikke kunne trækkes ud af deponiet af bølgeslag.«

I 1986 blev det ministeriet for meget. I et brev dateret 18. november revser ministeriet kommunen for endnu en gang at bede om at få forlænget fristen. Det kunne ikke passe, at en offentlig myndighed skulle bruge 12 år på at gennemføre et projekt, der ifølge reglerne skulle afsluttes på blot to år, skrev ministeriet. Det forlangte, at kommunen afsluttede projektet senest november 1988. Kommunen rettede ind.

DTU-professor: et miljøproblem

Professor Thomas Fruergaard Astrup fra DTU Sustain, Institut for Miljø- og Ressourceteknologi, køber ikke kommunens argumentation i dag om, at pladerne langs kysten ikke kan stamme fra deponiet.



Under 2 uger igen | Tilmeld dig konferencen: Energirenovering i den almene boligsektor

Event

»Det lyder ikke sandsynligt, at de eternitstykker, der samles op på stranden ud for depotet, slet ikke har nogen forbindelse til depotet – for det ligger jo i umiddelbar forlængelse af stranden. Hvis eternitstykkerne derimod stammer fra andre deponier i området, så tyder det på, at spredningen reelt er meget større,« siger Thomas Fruergaard Astrup.

Han kan ikke på stående fod vurdere, om manglen på den ydre dæmning automatisk har medført en øget risiko for spredning. Men der kan ifølge ham næppe være tvivl om, at de fortsatte fund af eternitstykker viser, at der er et miljøproblem forbundet med de gamle deponier.

At etablere deponier med bundmembraner begyndte myndighederne ellers netop at udvikle systematik omkring fra midten af 1970'erne, fortæller lektor Peter Kjeldsen fra DTU Sustain, Institut for Miljø- og Ressourceteknologi.

»Før den tid var man ikke så opmærksom på mulige skadevirkninger af f.eks. eternit. Derfor blev affaldet ofte hældt direkte ned i de tømte grusgrave,« siger han.

Rådmand Per Clausen medgiver, at kommunen set i bakspejlet måske godt kunne have gjort mere for at forhindre spredning af asbest.

»Vi er usikre på, hvorvidt vi selv fuldt og helt har levet op til de tilladelser, som vi i sin tid fi k af miljømyndighederne. Vi ved ikke andet om det end de ting, som I og andre medier er i stand til at finde ud af ved at dykke ned i de gamle arkiver,« siger han og fortsætter:

»Vi kan godt få det indtryk, at myndighederne i 1970'erne og 1980'erne ikke fuldstændig har gjort det, som de sagde, at de ville. Derfor er vi nødt til at forsøge at håndtere de udfordringer, der opstår på grund af tidligere tiders lemfældige omgang med det affald.«

Denne artikel
Inden ny Limfjordsforbindelse: Bunden af fjorden undersøges for asbest fra eternitplader
Overlæge advarer: Asbest ved Limfjordstunnel kan være farligt

Emner

Miljø | Affald | Deponering

Kritik af infrastrukturaftale: Grøn er den ikke

PLUS CO2 28. juni 2021 kl. 14:00 5

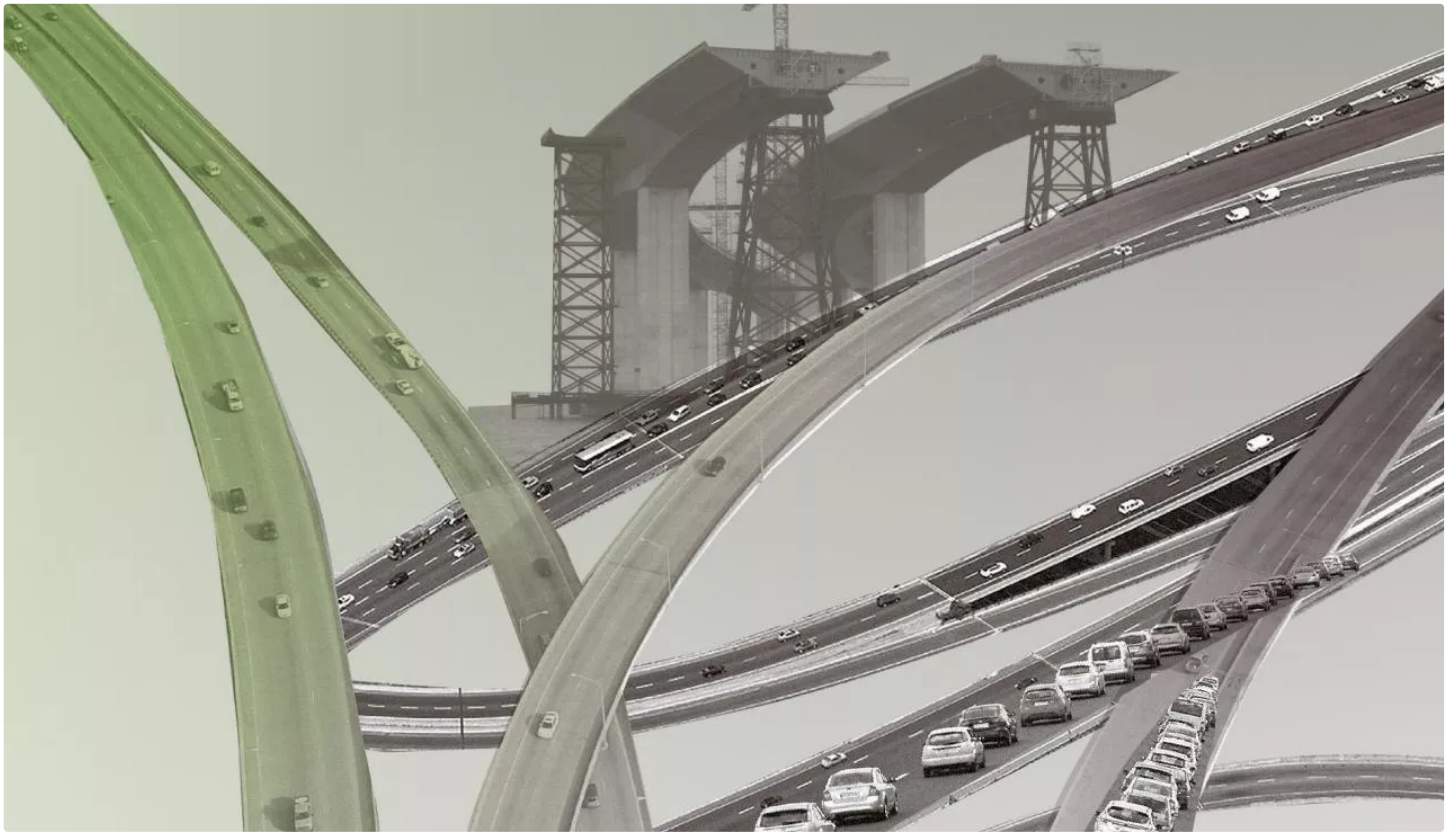


Illustration: Ingeniøren.

Rådet for Grøn Omstilling kalder det "absurd", at Folketingets partier vælger at bruge milliarder på nye veje og jernbaner, uden at man samtidig formår at reducere CO2-udledningen fra transportsektoren.



Christian Grunert Rantorp
Redaktør

Artiklen er ældre end 30 dage

Så landede der langt om længe en politisk aftale om de næste års mange investeringer i infrastruktur. Den forrige regering havde en aftale på plads, men den nuværende rev aftalen i stykker, da den

tiltrådte, og nu to år efter at regeringen trådte til, er der nu indgået en ny aftale.

Men man er færdig med at kalde det en grøn mobilitetsplan. Nu er det kort og godt en *infrastrukturplan*.

Og selvom transport fortsætter med at belaste klimaet og udgør en tredjedel af de samlede danske CO2-udledninger, så lægges der ikke op til at reducere udledningen fra vejtransporten med den nye plan.

I aftaleteksten hedder det, at projekterne i aftalen indebærer en klimaeffekt fra transportsektoren på samme niveau som regeringens udspil, altså er den godt og vel klimaneutral i 2035.

Der bliver således brugt op til 161 milliarder kroner på en plan, som ikke tager hånd om klimaforandringerne eller bringer os tættere på 70 procent-målsætningen, konstaterer Jeppe Juul, seniorrådgiver ved Klima og Transport i Rådet for Grøn Omstilling.

Danmark skal fortsat reducere sin udledning med 70 procent (i forhold til 1990) inden 2030 og være CO2-neutralt i 2050, påpeger han.

»Derfor er det absurd, at man kan bruge så mange milliarder uden at sænke klimabelastningen i et samfund, hvor vi har et 70-procent-reduktionsmål i 2030, en Paris-aftale, vi skal leve op til, og en transportsektor, som vi har meget svært ved at afkarbonisere,« siger Jeppe Juul, som også hæfter sig ved, at regeringen har droppet navnet Grøn Mobilitetsplan.

»Det er nok klogt af regeringen at sløjfe det navn, for grøn, det er planen bestemt ikke«.

Samme toner lyder der fra Danmarks Naturfredningsforening. Når man bruger 160 mia. på infrastruktur, skulle det gerne bringe os

tættere på vores klimamål, siger foreningens direktør, Lars Midtiby.

»Og selvom aftalen indeholder masser af gode elementer, er balancen ikke grøn nok,« siger Midtiby, som særligt ærgrer sig over den 3. Limfjordsforbindelse og Hærvejsmotorvejen.

Glemmer 70 procent-målsætning

Mogens Fosgerau, professor i transportøkonomi ved Københavns Universitet, mener heller ikke, at planen tager højde for 70 procent-målsætningen.

Det Miljøøkonomiske Råd har påpeget, at den billigste vej til at nå klimamålsætningen ville være at gøre noget ved landbrugets klimaaftryk og for alvor at komme i gang med at udvikle CCS (carbon capture storage). Det er der ikke udsigt til, at man gør, hvorfor man ifølge Mogens Fosgerau er nødt til at gøre noget ved udledningen fra transporten, hvilket vil sige, at man skal køre mindre i bil.



Under 2 uger igen | Tilmeld dig konferencen: Energirenovering i den almene boligsektor

Event

»Så der er kun én vej, fordi der stadig vil være masser benzinbiler på vejene, også i 2035, og det er at reducere kørslen i personbiler. Planen her lægger op til at gøre det modsatte,« siger Mogens Fosgerau.

Således kan man enten vælge at droppe 70-procent-målsætningen, eller også kan man få gjort noget ved landbruget og CCS. Ellers må man alternativt begrænse personbils-trafikken, påpeger han.

»Og så sker der det, at trængslen på vejene vil falde, hvilket får regnestykkerne bag vejprojekterne til at falde fra hinanden. Fordi

det primære samfundsøkonomiske argument for at bygge mange af dem er at reducere trængsel. Så regeringens politik er meget inkonsistent, og man ville ønske, at dem, der laver trafikpolitik, talte bedre sammen med kollegerne i klimaafdelingen,« siger Mogens Fosgerau.

Det mest oplagte for at reducere personbiltrafikken ville ifølge Mogens Fosgerau være at sætte benzinprisen op.

Artiklen fortsætter efter annoncen

Nyhedsbrev | ING/Miljø

For dig med særlig interesse for miljø og natur.

corpas.anita@gmail.com

Tilmeld

Transportøkonomen noterer sig desuden, at man med aftalen vil bruge milliarder på kollektiv trafik, uden at det tilsyneladende batter det store for klimaet. Planen ender stadig kun med at være klimaneutral, selvom der i planen indgår investeringer for mere end 86 mia. kroner i kollektiv trafik alene frem mod 2035.

»Vi får dermed grundigt dokumenteret, at det ikke er ved at investere i kollektiv trafik, at vi kommer tættere på de 70 procent. Langtfra«.

Dumt sted at bruge CO2

Thomas Damkjær Petersen, der er formand for Ingeniørforeningen, IDA, mener også, at planen er for uambitiøs i forhold til klima.

»Den skulle jo faktisk reducere udledningerne og dermed være med til, at også transporten bidrager til at reducere vores

udledninger, så vi kan komme i mål med vores klimaambitioner,« siger han.



SPONSERET INDHOLD

Den fuldautomatiske S-bane er en enorm digitaliseringsopgave: Her er planen

Tog

Jeppe Juul er godt tilfreds med, at der blandt andet afsættes 100 millioner til el-delebiler i aftalen og 275 millioner til udrulning af drivmiddelinfrastruktur for den tunge vejtransport, formentlig til el-lastbiler. Så der er elementer, der peger i den rigtige retning, men prioriteringerne er helt i skoven, mener han.

Finansminister Nikolai Wammen (S) lagde på pressemødet mandag vægt på, at investeringerne i veje lige så vel kunne være brugt på andre offentlige investeringer. Med andre ord ville den CO2, der bliver brugt på anlæg af de mange nye veje mv., under alle omstændigheder være brugt.

Men det argument holder ikke i byretten, hvis man spørger Jeppe Juul.

»Man bruger en milliard på støjbekæmpelse, og næsten en milliard på såkaldt klima-asfalt, som reducerer rullemodstanden ganske lidt fra biler for at kunne få deres udledninger bare en lille smule ned. Så selvom man skulle antage, at byggeriet ville være på samme niveau, uanset sektor, så er transportsektoren alt andet lige det dummeste sted at lægge investeringerne,« siger han.



SPONSERET INDHOLD

Online Briefing | 23/05 | Cybersikkerhed for de utålmodige

IT

Det skyldes, at transportmængden ved at bygge nye veje øges, fordi der genereres mere trafik, og der vil stadig være sorte biler på vejene i mange år frem.

»Man bruger med andre ord CO2 på aktivt at skabe en større klimabelastning,« siger Jeppe Juul.

Emner

CO2 | Klima | Miljø | Trafikmodeller | Offentlig Transport | Motorveje | Transport

Overlæge advarer: Asbest ved Limfjordstunnel kan være farligt

Anlæg 3. januar 2022 kl. 14:25 4



Illustration: Geohav.

Uden tilstrækkelige forholdsregler risikerer arbejdere at blive syge, når de graver ud til ny Limfjordsforbindelse, lyder advarslen fra dansk overlæge, der opfordrer myndighederne til at tage jordprøver.

Mikkel Bjerg Kristensen

Artiklen er ældre end 30 dage

Det kan blive en helbredsmæssig farlig affære at grave ud til en tredje Limfjordsforbindelse. Sådan lyder vurderingen fra den

danske overlæge og arbejdsmediciner, Jakob Hjort Bønløkke:

»Der må være asbest i jorden, og derfor kan man også tale om en helbredsmæssig risiko, hvis man ikke tager de rette forholdsregler - særligt for dem, der skal grave i området,« lyder det fra Jakob Hjort Bønløkke, der er Klinisk Lektor og Overlæge på Arbejds- og Miljømedicinsk afdeling på Aalborg Universitetshospital.

Udtalelsen kommer på baggrund af de oplysninger, Ingeniøren har samlet om matriklen ved Hasseris Å, og Jakob Hjort Bønløkke anbefaler Vejdirektoratet at foretage en nærmere undersøgelse af jordlaget på grunden, der har været godkendt som asbestdeponi fra 1977-1985, før anlægning af en tunnel til øen Egholm i Limfjorden sættes i gang.

Vejdirektoratet og Trafikministeriet udtalte i et høringssvar den 8. november sidste år, at man ud fra undersøgelserne til udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen ikke kunne konkludere en forventning om en sundhedsskadelig mængde asbestfibre i jorden nær tracéet til tunnelen, fordi den primære deponering er foregået uden for anlægsprojektets område.

Undersøgelserne er blandt andet lavet ud fra Aalborg Kommunes landskabskarakteranalyse fra 2019 og luftfotos, der er taget af området i perioden 1977-1985.

Overlæge: Asbest har utvivlsomt spredt sig

Men Jakob Hjort Bønløkke mener altså, at der må være tale om en potentiel sundhedsrisiko både for arbejdere og folk i området, fordi asbestdeponiet ikke har været afdækket i længere perioder - og fordi resten af grunden, som har været godkendt til asbestdeponi, ikke er blevet undersøgt nærmere ved hjælp af enten jord- eller luftprøver:

»Asbesten fra depotet har helt sikkert lagt sig i jordlagene vidt omkring. Det har vi set alle andre steder i verden, hvor det er blevet undersøgt. Asbesten spreder sig fra åbne deponier, som den ville gøre fra miner eller fra asbestholdige bjergformationer, hvor man har målt spredning over 10-15 kilometer fra kilden til asbest,« siger han og fortsætter:

»Ingen kan endnu sige noget om, hvor forurenet grunden ved Hasseris Å er, for det er desværre ikke blevet undersøgt. Og derfor kan man heller ikke sige, hvor meget der kan blive frigivet, hvis man graver op i det,« siger Jakob Hjort Bønløkke.

En landsomspændende problematik

Ifølge Jakob Hjort Bønløkke er problemet med mangelfuld viden om asbestforurening i forbindelse med bygge- og anlægsprojekter ikke isoleret til grunden ved Hasseris Å, men en landsomspændende problematik:

»Vi er flere læger med arbejdsmedicinsk erfaring, der er bekymrede for, at der ikke bliver taget de rigtige forbehold for at undgå indånding af asbest, når der skal rives ned eller flyttes rundt på jord i forbindelse med anlægs- og byggeprojekter. Principielt kan selv en lille mængde asbest i lungerne forårsage fatal lungehindekræft,« siger Jakob Hjort Bønløkke.

Han forklarer, at sundhedsvæsenet kun kender til årsagen bag 80-90 % af de 120 årlige tilfælde af lungehindekræft.

»Den eneste kendte årsag til sygdommen er indånding af asbestfibre, men i 10-20 % af tilfældene kan vi ikke fastslå i hvilken forbindelse, asbestfibrene er kommet i kontakt med patientens lunger,« siger Jakob Hjort Bønløkke.

Han mener, at en del af de tilfælde kan sættes i sammenhæng med anlægsprojekter, hvor der ikke bliver undersøgt og taget

arbejdsmiljømæssige forbehold for asbest.



SPONSERET INDHOLD

Online Briefing | 23/05 | Cybersikkerhed for de utålmodige

IT

Ingeniøren har tidligere bragt en historie om, at "glemte" asbestdeponier kan udgøre helbredsmæssige risici, fordi der i de glemte filælde ikke tages de rette arbejdsmiljømæssige forbehold.

Høringsperioden for anlægsloven endte i går den 2/1/2022, og regeringen vil fremsætte forslag til anlægsloven af den 3. Limfjordsforbindelse i februar. Planen er at anlægsarbejdet skal i gang i 2025.

Trafikministeriet afviser

Trafikminister Benny Engelbrecht(S) og Aalborg Kommune er siden februar blevet konfronteret med den forurening, der fandt sted på grunden mellem 1977-1985, men på baggrund af blandt andet luftfotos af matriklen i samme periode, har Ramböll, der udarbejdede VVM-undersøgelsen af anlægsområdet, kunne konkludere, at forureningen af grunden formentlig kun er foregået flere hundrede meter fra linjeføringen af tunnelen til Egholm.

En jordforureningsattest, Region Nordjylland har lavet på grunden, der nu ejes af Renseanlæg Vest, viser dog, at der kan være forurening længere mod vest og helt ind i linjeføringen til tunnelen fra Aalborg til Egholm. Trafikministeriet og Vejdirektoratet afviser at inddrage en videre undersøgelse af jordens forureningsgrad forud for fremsætningen af lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse, men vil i stedet tage de nødvendige forbehold i detailprojekteringen af 3. Limfjordsforbindelse.

Fortidens synder: Tonsvis af herreløs asbest flyder i og omkring Aalborg Fjord

Denne artikel

Professor: Mulig asbestforurening kan kræve ny VVM for den tredje Limfjordsforbindelse

Asbest-stumper dukker op i Limfjorden – men ingen kan sige, hvor farligt det er

Livsfarlige fibre bliver spredt fordi flere kommuner dropper asbesttjek

200 dødsfald kan skyldes asbest spredt til miljøet

Emner

Anlæg | Arbejdsmiljø | Sundhedsskadelige stoffer | Byggeri

SF: Limfjordsforbindelse over Egholm er unødvendig

Broer 25. juni 2014 kl. 16:48 13



Illustration: Vejdirektoratet.

Den kommende Limfjordsforbindelse er unødvendig, og linjeføringen er forkert, mener SF.

Christian Østergaard
Jourhavende, ing.dk

Artiklen er ældre end 30 dage

SF kritiserer regeringen og de borgerlige partiers beslutning om, at den tredje Limfjordsforbindelse kommer til at gå over øen Egholm.

Limfjordsforbindelsen er en af de mest opsigtsvækkende beslutninger i den trafikaftale, som Transportministeriet offentliggjorde onsdag. Limfjordsforbindelsen er endnu ikke finansieret, men partierne har nu taget stilling til linjeføringen af forbindelsen.

Læs også: Så er det på plads: Her kommer den nye Limfjordsforbindelse

Selvom SF deltog i resten af trafikaftalen, valgte partiet at stå uden for aftalen om Limfjordsforbindelsen.



Den såkaldte Egholmlinje ligger vest for den nuværende tunnel under Limfjorden og består af en tunnel og en bro, der forbinder de to sider af fjorden med Egholm. Illustration: Vejdirektoratet.

»Der er ikke noget trafikmæssigt, der begrunder en investering på seks-syv milliarder kr., når man for et meget mindre beløb kan få en meget stor effekt ved at forbedre tilkørselsramper og lave intelligent trafikstyring gennem den eksisterende tunnel,« siger partiets transportordfører, Karsten Hønge.

»Derudover er den placeret et tosset sted. Det er der to grunde til: Egholm er naturmæssigt et meget værdifuldt sted, som mange oplever som et spændende område med spændende dyr osv. Derudover udvikler Aalborg sig mod øst, så det giver ikke mening at lave en linjeføring vest for byen,« fortsætter Karsten Hønge.

Aftalens parter læner sig opad en beregning i den nye Landstrafikmodel, som Vejdirektoratet har foretaget.

'Grundlaget for de trafikale konsekvenser af de to tilbageværende linjeføringer er således blevet opdateret. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling om linjeføring i Egholmlinjen,' står

der blandt andet i aftalen som argumentation for valget af Egholmlinjen.

Karsten Hønge peger på, at den seneste beregning anslår, at den vil have færre brugere, end man tidligere har antaget. Derudover mener han, at man lokalt overvurderer behovet for milliardprojektet.

»Der ligger en automatik i at takke ja, når det er andre, der betaler. Så synes man pludselig ikke længere, at der er plads på vejene. Havde det været deres egne penge, havde de nok fundet en noget mere sparsommelig måde at gøre det på. Selvfølgelig er der biler. Det er klart, men er der nok i forhold til investeringen? Det er spørgsmålet,« siger Karsten Hønge.

Flere af Folketingets partier har tidligere beskyldt SF-formand og tidligere transportminister Pia Olsen Dyhr for at have blokeret for en aftale om den tredje Limfjordsforbindelse, da SF var i regering.

Linjeføringen har været til debat de seneste 12 år med det resultat, at beboere langs begge linjer reelt har været stavnsbundet, fordi ingen vidste, om boligerne langs de respektive linjeføringer skulle eksproprieres. Partierne bag aftalen har nu afsat 43,1 mio. kr. til at finansiere overtagelsen af ejendomme langs Egholm-linjeføringen.

Denne artikel
Så er det på plads: Her kommer den nye Limfjordsforbindelse

Emner

Broer | Politik | Tunneller | Veje | Transport

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Michel Mignon (rolighedsvej18@gmail.com)
Titel: : Egholmforbindelsen -Indsigelse - Asbestforurening af fjord og drikkevand
Sendt: 05-01-2024 17:55

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen.

Asbestforurening

I over 12 år har man deponeret asbest affald langs med større dele af fjorden og ind i Hasseris å området.
Deponi-tilladelsen var først gældende i 2 år, men man fortsatte deponeringen i flere år efter.
Senere er asbesten flyttet rundt i hele området, bl.a. ifm. etablering af Renseanlæg Vest. Flytningen var vilkårlig og ikke dokumenteret, men ses på historiske luftfotos og huskes af de lokale.

Asbesten har man erkendt, kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved projektets grundvandssænkning.

Beregninger viser desuden at 20% af det opgravede materiale med asbest forventes tabt i fjorden, når det sejles til asbestdepotet i Rærup, så vi får asbest spredt over hele Limfjorden.

Asbest er bevíst sundhedsskadelig.

Depoterne der fritlægges ved gravearbejde ligger i kort afstand fra Aalborgs rekreative bade område, og indtagelse kan øge mave- og strubekræft.

Med venlig hilsen

Michel Mignon

Rolighedsvej 18
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmforbindelsen - Høringssvar - Asbesttforurening
Sendt: 05-01-2024 17:01

Asbestforurening

I over 12 år har man deponeret asbest affald langs med større dele af fjorden og ind i Hasseris å området.
Deponi tilladelsen var først gældende i 2 år men man fik udsættelse i flere år efter.

Asbesten som man har erkendt kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved grundvandssænkningen.
Beregninger viser at 20% af det opgravede materiale med asbest forventes tabt, når det sejles til asbestdepotet i Rærup, så vi får asbest spredt over hele Limfjorden.

Asbest er bevíst sundhedsskadelig. Depoterne der fritlægges ved gravearbejde ligger i kort afstand fra Aalborgs rekreative bade område, ved indtagelse af t kan øge mave- og strubekræft.

Mvh

Mie M. Sloth
Kong Georgs vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: john@momsensloth.dk (john@momsensloth.dk)
Titel: Egholmforbindelsen -Indsigelse - Asbestforurening af fjord og drikkevand
Sendt: 05-01-2024 16:59

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen.

Asbestforurening

I over 12 år har man deponeret asbest affald langs med større dele af fjorden og ind i Hasseris å området.
Deponi-tilladelsen var først gældende i 2 år, men man fortsatte deponeringen i flere år efter.
Senere er asbesten flyttet rundt i hele området, bl.a. ifm. etablering af Renseanlæg Vest. Flytningen var vilkårlig og ikke dokumenteret, men ses på historiske luftfotos og huskes af de lokale.

Asbesten har man erkendt, kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved projektets grundvandssænkning.

Beregninger viser desuden at 20% af det opgravede materiale med asbest forventes tabt i fjorden, når det sejles til asbestdepotet i Rærup, så vi får asbest spredt over hele Limfjorden.

Asbest er bevíst sundhedsskadelig.

Depoterne der fritlægges ved gravearbejde ligger i kort afstand fra Aalborgs rekreative bade område, og indtagelse kan øge mave- og strubekræft.

Med venlig hilsen

John Sloth
Kong Georgs Vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Christensen (kakichristensen27@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 04-01-2024 09:59
Bilag: Høringssvar asbest 2024.docx;

Høringssvar om asbest-problematikken 2024

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger

Asbest-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Vejdirektoratet udtaler at prøver taget fra fjordbunden ikke viser problemer med asbest.
Hvad med at tage prøver på landjorden !
Både på Nørresundbysiden og Aalborgsiden.

Tænketanken GEOHAV har v.h.a. fotografier dokumenteret, at der ved Renseanlæg Vest findes nedgravede depoter med ca. 95.000 tons asbestholdigt affald.
Det ligner et kobbermine-brud i Sydamerika.

Tusindvis af tons asbestaffald er der deponeret gennem adskillige år.

Det kan ikke passe at myndigheder nidkært overvåger hvert kilo som private borgere deponerer, og hvor samme myndigheder tillader det offentlige at fritlægge depoter på tusindvis af tons asbestholdigt affald.

Asbestholdigt affald der vil slippe ud i omgivelserne ved anlæggelsen af en Egholm-motorvej.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - asbestforurening
Sendt: 03-01-2024 19:44

Hej Anders, Venligst send en kvittering for modtaget mail.

Asbestforurening
Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

> *"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg."* (Nordjyske, 2021).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.
Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.



Foto fra Hasseris Enge (Geohav, 2021)

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også.

Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør det foreliggende lovforslag **ikke** vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: William Christensen (wid.christensen@gmail.com)
Titel: Fwd: 3. Limfjordsforbindelse. Høringssvar vdr. asbest 2024
Sendt: 03-01-2024 09:20
Bilag: Høringssvar asbest 2024.docx;

Hermed sendes vedhæftet fil vdr. Asbest-problematikken

Jeg ønsker en tilbagemelding om at denne mail er modtaget.
Jeg ønsker ligeledes en tilbagemelding om at den vedhæftede fil kan åbnes og læses.

---------- Forwarded message ---------
Fra: **Karen Christensen** <kakichristensen27@gmail.com>
Date: ons. d. 3. jan. 2024 9.13 AM
Subject: Høringssvar vdr. asbest 2024
To: William Christensen <wid.christensen@gmail.com>

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger

Asbest-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Vejdirektoratet udtaler at prøver taget fra fjordbunden ikke viser problemer med asbest.
Hvad med at tage prøver på landjorden !
Både på Nørresundbysiden og Aalborgsiden.

Tænketanken GEOHAV har v.h.a. fotografier dokumenteret, at der ved Renseanlæg Vest findes nedgravede depoter med ca. 95.000 tons asbestholdigt affald.
Det ligner et kobbermine-brud i Sydamerika.

Tusindvis af tons asbestaffald er der deponeret gennem adskillige år.

Det kan ikke passe at myndigheder nidkært overvåger hvert kilo som private borgere deponerer, og hvor samme myndigheder tillader det offentlige at fritlægge depoter på tusindvis af tons asbestholdigt affald.

Asbestholdigt affald der vil slippe ud i omgivelserne ved anlæggelsen af en Egholm-motorvej.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Brevdato	02-01-2024
Afsender	kirkaxelsen@kirk.mail.dk
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk); Anders Robodo Petersen (Sagsbehandler, Vej- og Brokontoret)
Akttitel	Fra Liselotte Kirk vedr. indsigelse - 3. Limfjordforbindelse over Egholm - Asbest
Sagsnummer	2021 - 3128
ID-nummer	297399
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Anders Robodo Petersen
Udskrevet	04. feb 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)
Titel: Indsigelse - 3. Limfjordforbindelse over Egholm - Asbest
Sendt: 02-01-2024 23:11

Jeg er imod en 3. Limfjordforbindelse over Egholm. Jeg er ekstremt bekymret for, at det deponerede asbestholdige affald i og omkring traceet for den 3. Limfjordsforbindelse bliver frigivet til luften under anlægsarbejdet. Med vestenvinden kan de frigjorte asbestfibre føres ind over byen. Jeg anerkender ikke resultatet af de udtagne prøver af sedimentet på bunden af Limfjorden, som antageligt tester negative for asbest, da jeg med egne øjne hver dag kan se asbestholdige eternitplader flyde rundt i vandkanten, når jeg går tur ved Limfjordens bred ved Hasseris Strandeng. Endvidere har Geohav dokumenteret at der FINDES asbest på bunden af Limfjorden. Jeg ved ikke præcist, hvor de prøver er udtaget, eller hvilken metode man har anvendt, men det burde være klart for enhver, at de ikke er repræsentative for det pågældende område, hvis man da ellers er ved sine sansers fulde fem. Vi er ikke parate til i Aalborg at give afkald på folkesundheden, som i allerhøjeste grad er i fare, når asbestfibrene bliver luftbårne. Jeg vil gerne på det kraftigste advare imod at påbegynde anlægsarbejdet til en Limfjordsforbindelse over Egholm, hvis man ikke vil have endnu en epidemi af lungehindekræft og andre asbestrelaterede sygdomme i fremtiden. Vi skal forhåbentlig ikke til at gøre Eternitfabrikkens fejl om igen. I håbet om at dem, der læser dette høringssvar, er empatiske og fornuftige mennesker sætter jeg min lid til at dette forfærdelige sorte motorvejsprojekt stoppes med øjeblikkelig virkning.

Med venlig hilsen
Liselotte Kirk
Mølle Alle 4
9000 Aalborg
Tlf.: 25676514

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - asbestforurening
Sendt: 02-01-2024 17:03

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Asbestforurening

Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

> *"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg."* (Nordjyske, 2021).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.

Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto, figur 2, ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.



Figur 2. Foto fra Hasseris Enge (Geohav, 2021)

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også. Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør det foreliggende lovforslag **ikke** vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - asbestforurening
Sendt: 02-01-2024 16:37

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Asbestforurening

Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

> *"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg."* (Nordjyske, 2021).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.

Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto, figur 2, ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.



Figur 2. Foto fra Hasseris Enge (Geohav, 2021)

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også. Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør det foreliggende lovforslag **ikke** vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser vedr. Egholmlinjen
Sendt: 02-01-2024 15:42

Kære Transportministerie

Se video om asbest ved Klosterengen og Egholm: https://youtu.be/-rknDds2MSM

Jeg er betænkelig vedrørende den planlagte 3. Limfjordsforbindelse og de overhængende asbestrelaterede risici, der er forbundet hermed.

Dette er en opfordring til at anerkende og handle på de potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser ved at forstyrre asbestkontaminerede områder.

Kritisk sundhedsfare: Planerne om at anlægge motorvejen gennem områder, der kendes for at indeholde asbestaffald, såsom Klosterengen og andre lokaliteter tæt på Aalborg, udgør en uacceptabel trussel mod folkesundheden. Frigivelse af asbestfibre i luften under byggeriet kan føre til alvorlige, langvarige sundhedsproblemer såsom asbestose og forskellige former for kræft. Dette er ikke kun et spørgsmål om miljøforurening, men om menneskers liv og sundhed.

Miljøkatastrofe: Asbestkontaminering af jord, luft og vand i området omkring byggeprojektet vil have langsigtede, ødelæggende konsekvenser for miljøet. Det vil forværre den eksisterende forurening og kan skabe nye, uoprettelige miljøkriser.

Manglende sikkerhedsforanstaltninger: Der er en påfaldende mangel på tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger for at håndtere og neutralisere asbestrisikoen i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette manglende sikkerhedsnet stiller arbejdere, beboere og det omkringliggende miljø i fare.

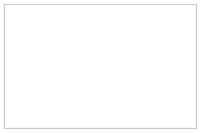
Krav om omfattende risikovurdering og alternative løsninger:
Det kræver, at der foretages en grundig og omfattende risikovurdering af asbestforureningen og dens potentielle konsekvenser.
Derudover opfordrer jeg til at overveje alternative linjeføringer, der undgår disse kritiske områder fuldstændigt.
Vi kan ikke og bør ikke risikere folkesundheden og miljøet for infrastrukturudviklingens skyld.

Med baggrund i betænkeligheder og en mulig sundhedsmæssig og miljømæssig krise, bør Transportministeriet revurdere og om nødvendigt omgøre planerne for den 3. Limfjordsforbindelse.

Ligeledes sendes USB-stik med adgangskode med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
mvh Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Robert Andersen (jra@safety2shoes.dk)
Titel: Indsigelse - Egholmlinjen - Asbestholdige materialer
Sendt: 02-01-2024 14:38
Bilag: Indsigelse - Egholmlinjen - Asbestholdige materialer.pdf;

Venlig hilsen

John Robert Andersen
Renal Baches Vej 30
9000 Aalborg
Denmark
Mobil: +454090 5020
E-mail: jra@s2shoes.dk

Indsigelse mod Miljøkonsekvensrapporten vedrørende oplysninger, undersøgelse og kvalificeret beregninger af Asbestholdige materialer i linjeføringen

Miljøkonsekvensrapporten indeholder ikke de lovmæssige korrekte oplysninger og beregninger, der med rimelighed kan kræves for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets indvirkninger på miljøet. Der er blandt andet ikke er taget hensyn til gældende viden (asbest deponier mv.) og kvalificerede målings- og vurderingsmetoder;

- Det gælder i forhold til målingsmetode af asbestholdige materialer i havbunden – Der er fra flere fageksperter sat spørgsmålstegn ved målingsmetoden.
    - Jeg efterlyser et kvalificeret og kompetent svar på kritikken (bl.a. fra organisationen GeoHav) af valgte målemetode?
    - Der er ikke fyldestgørende beskrivelse eller kvalificeret miljøredegørelse omkring asbestdeponier i undersøgelseskorridoren af Egholmlinjen. Hvad er omfanget af asbestholdige materialer, der skal opgraves og flyttes. Dokumentationer for undersøgelse og overblik over omfanget af asbestholdige materialer i Egholmlinjen?
    - Bekendtgørelse og beskrivelse af de kvalificerede metoder til opgravning og flytning af de asbestholdige materialer, så miljøet og folkesundheden sikres forsvarligt?

Svaret på ovenstående spørgsmål skal indeholde redegørelse for, hvordan Miljøkonsekvensrapporten lever op til dansk- og EU-lovgivningen på områderne.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser vedr. Egholmlinjen
Sendt: 02-01-2024 11:29

Kære Transportministerie

Jeg er betænkelig vedrørende den planlagte 3. Limfjordsforbindelse og de overhængende asbestrelaterede risici, der er forbundet hermed.

Dette er en opfordring til at anerkende og handle på de potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser ved at forstyrre asbestkontaminerede områder.

Kritisk sundhedsfare: Planerne om at anlægge motorvejen gennem områder, der kendes for at indeholde asbestaffald, såsom Klosterengen og andre lokaliteter tæt på Aalborg, udgør en uacceptabel trussel mod folkesundheden. Frigivelse af asbestfibre i luften under byggeriet kan føre til alvorlige, langvarige sundhedsproblemer såsom asbestose og forskellige former for kræft. Dette er ikke kun et spørgsmål om miljøforurening, men om menneskers liv og sundhed.

Miljøkatastrofe: Asbestkontaminering af jord, luft og vand i området omkring byggeprojektet vil have langsigtede, ødelæggende konsekvenser for miljøet. Det vil forværre den eksisterende forurening og kan skabe nye, uoprettelige miljøkriser.

Manglende sikkerhedsforanstaltninger: Der er en påfaldende mangel på tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger for at håndtere og neutralisere asbestrisikoen i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette manglende sikkerhedsnet stiller arbejdere, beboere og det omkringliggende miljø i fare.

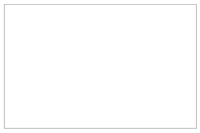
Krav om omfattende risikovurdering og alternative løsninger:
Det kræver, at der foretages en grundig og omfattende risikovurdering af asbestforureningen og dens potentielle konsekvenser.
Derudover opfordrer jeg til at overveje alternative linjeføringer, der undgår disse kritiske områder fuldstændigt.
Vi kan ikke og bør ikke risikere folkesundheden og miljøet for infrastrukturudviklingens skyld.

Med baggrund i betænkeligheder og en mulig sundhedsmæssig og miljømæssig krise, bør Transportministeriet revurdere og om nødvendigt omgøre planerne for den 3. Limfjordsforbindelse.

Ligeledes sendes USB-stik med adgangskode med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
mvh Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser vedr. Egholmlinjen
Sendt: 02-01-2024 11:27

Kære Transportministerie

Jeg er betænkelig vedrørende den planlagte 3. Limfjordsforbindelse og de overhængende asbestrelaterede risici, der er forbundet hermed.

Dette er en opfordring til at anerkende og handle på de potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser ved at forstyrre asbestkontaminerede områder.

Kritisk sundhedsfare: Planerne om at anlægge motorvejen gennem områder, der kendes for at indeholde asbestaffald, såsom Klosterengen og andre lokaliteter tæt på Aalborg, udgør en uacceptabel trussel mod folkesundheden. Frigivelse af asbestfibre i luften under byggeriet kan føre til alvorlige, langvarige sundhedsproblemer såsom asbestose og forskellige former for kræft. Dette er ikke kun et spørgsmål om miljøforurening, men om menneskers liv og sundhed.

Miljøkatastrofe: Asbestkontaminering af jord, luft og vand i området omkring byggeprojektet vil have langsigtede, ødelæggende konsekvenser for miljøet. Det vil forværre den eksisterende forurening og kan skabe nye, uoprettelige miljøkriser.

Manglende sikkerhedsforanstaltninger: Der er en påfaldende mangel på tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger for at håndtere og neutralisere asbestrisikoen i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette manglende sikkerhedsnet stiller arbejdere, beboere og det omkringliggende miljø i fare.

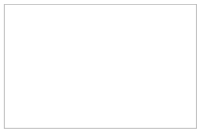
Krav om omfattende risikovurdering og alternative løsninger:
Det kræver, at der foretages en grundig og omfattende risikovurdering af asbestforureningen og dens potentielle konsekvenser.
Derudover opfordrer jeg til at overveje alternative linjeføringer, der undgår disse kritiske områder fuldstændigt.
Vi kan ikke og bør ikke risikere folkesundheden og miljøet for infrastrukturudviklingens skyld.

Med baggrund i betænkeligheder og en mulig sundhedsmæssig og miljømæssig krise, bør Transportministeriet revurdere og om nødvendigt omgøre planerne for den 3. Limfjordsforbindelse.

Ligeledes sendes USB-stik med adgangskode med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
mvh Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Michael Jensen (moccasinet@yahoo.dk)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 01-01-2024 16:26

Her vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og angiveligt med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.

Daværende transportminister Benny Engelbrecht fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.
https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

GeoHav har derfor grafisk og under inddragelse af fotodokumentation placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.

Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf

Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf

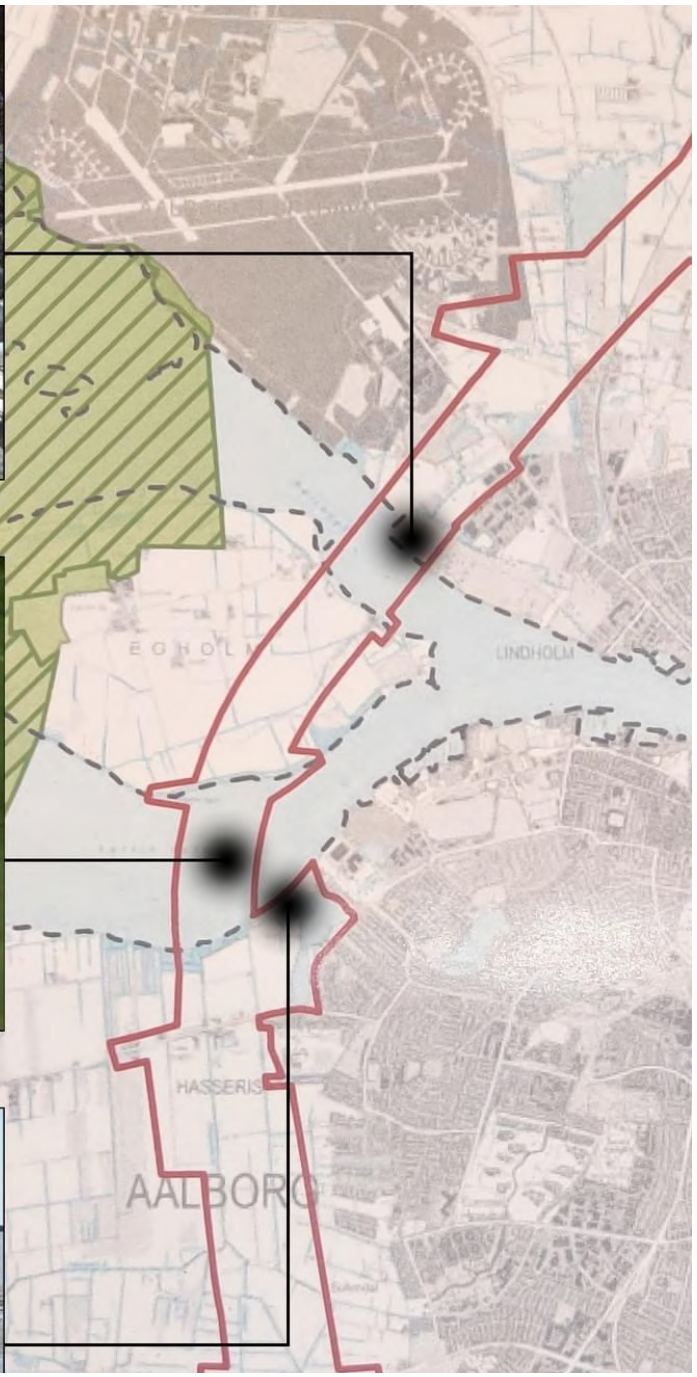
GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

Ovenstående er indgivet som høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf



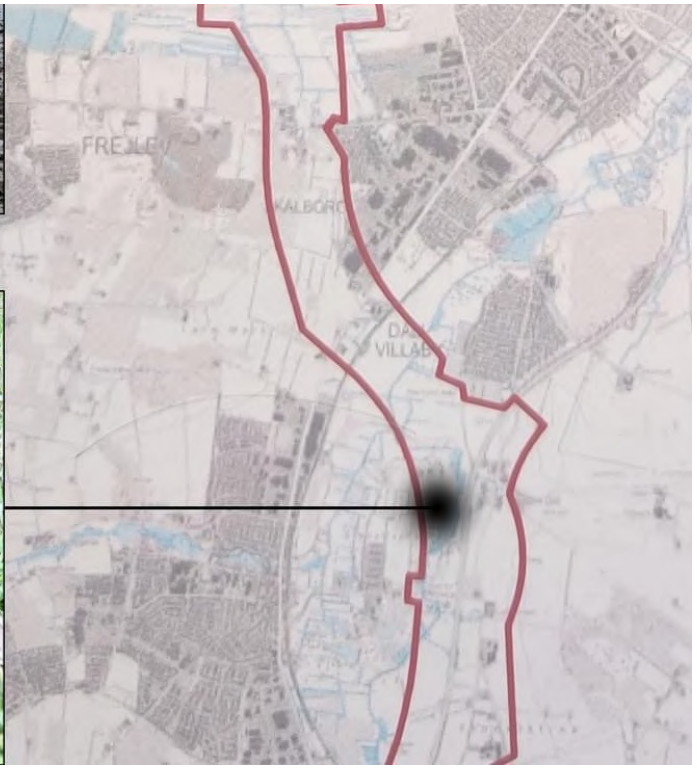











FREJLEV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Pape (c.burskov@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 01-01-2024 16:23

Her vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og angiveligt med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.

Daværende transportminister Benny Engelbrecht fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.
https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

GeoHav har derfor grafisk og under inddragelse af fotodokumentation placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.

Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf

Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf

GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

Ovenstående er indgivet som høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf



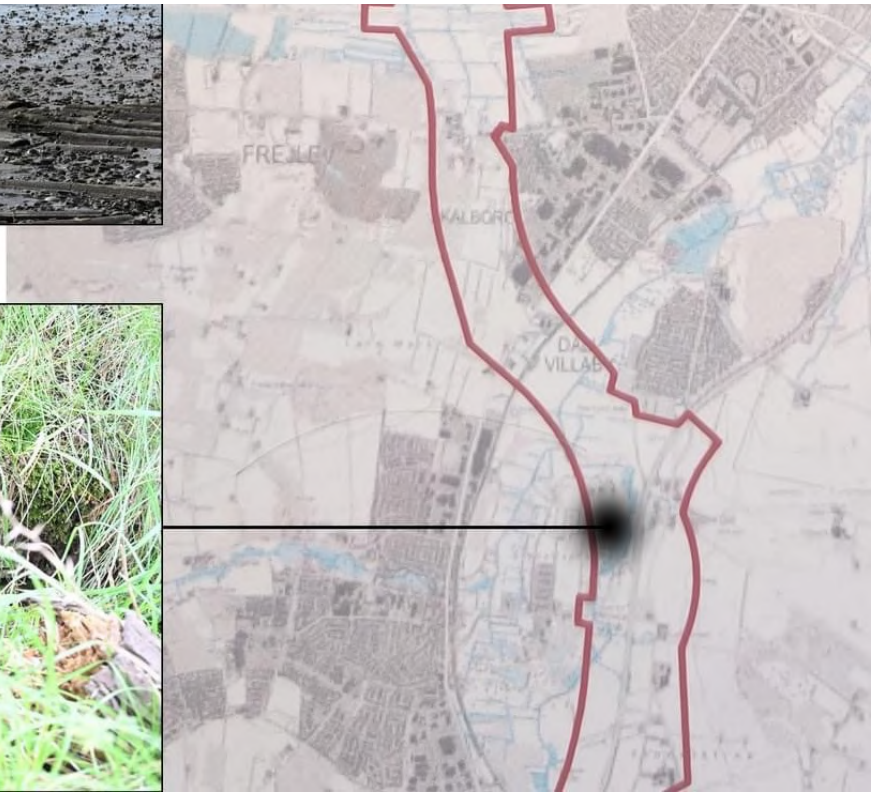











FREJLEV
KALBORG
DA
VILLAB

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar asbest 3. limfjordsfjorbindelse
Sendt: 27-12-2023 18:36
Bilag: forekomst af asbestdeponier.docx;

Hilsen

Ulla Pedersen

Høringssvar Trm ved. Asbestforekomster i 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

I efteråret fremkom vejdirektoratet i medierne med nyheden om, at nu havde man undersøgt traceet for mulige asbestforekomster og intet fundet. Den er der nok ikke mange her, der oprigtigt tror på. Vi aalborgensere er nok ikke i tvivl, og det burde vejdirektoratet heller ikke være. Der findes rigtig megen dokumentation, omend det har været ret svært at indhente aktindsigter.

Men det det er lykkedes, og Tænketanken Geohav har også selv foretaget undersøgelser, og disse peger i samme retning som dokumentationen, nemlig at der findes massive forekomster.

Alle, der går tur i området kan forvisse sig om det samme, da det ligger fuldt synligt i området. Lokalt også findes mange mennesker, der kan fortælle historier om, hvor mange lastbiler, der dagligt kørte med asbestaffald ud og læssede det i områderne, uden hensyntagen til folk, der boede i nærheden, eller egen sikkerhed for den sags skyld.

Og nu vil man så til at grave i det igen, med fare for, at der endnu engang hvirvles støv op til skade for befolkningen. Det er almindelig kendt ,at der er særligt mange i Mølholm (nær den planlagte linieføring), der har haft asbestose, ligesom i Øgadekvarteret ved siden af den daværende Eternitfabrik. Myndighederne nægter tilsyneladende at anerkende, at der findes massive forekomster, endsige at tage hensyn til det. Endnu engang vil man tilsidesætte folkesundheden for profit og 'udvikling'.
Det er i den grad både skræmmende og uordentligt.

Den planlagte linieføring vil gå gennem massive asbestdeponier, til stor fare for lokalbefolkningen. Og det værste er, at myndighederne ved det, og har valgt at ignorere eller skjule det.

For at der ikke skal være tvivl om denne påstand, fremsendes her Geohavs dokumentation for asbestforekomsterne i området (citat Tænketanken Geohav) :

"Her vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og angiveligt med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.
Daværende transportminister Benny Engelbrecht fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.
https://www.ft.dk/.../udva.../TRU/kalender/55457/samraad.htm
GeoHav har derfor grafisk og under inddragelse af fotodokumentation placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.
Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf
Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf
I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf
På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf
GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen
Ovenstående er indgivet som høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf “

Billede lånt af Geohav.


AALBORG

Den linieføring vil være en katastrofe for Aalborg, alene på grund af asbesten. Men selvfølgelig også af mange andre årsager, som støj, bilag 4 truede dyrearter, ødelæggelse af natur og rekreative miljøer i Aalborg Vestby, dårlig forrentning, herunder dårlig aflastning af nuværende tunnel, ødelæggelse af drikkevandsdeponier og meget andet. Den må stoppes.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen
Fredericiagade 26, st tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Motorvejsforløb hen over asbestdeponier 3. limfjord
Sendt: 27-12-2023 18:27
Bilag: motorvejsforløb over asbestdeponier.pdf;

Mvh Mona Pedersen

Høringssvar Transportministeriet ved. 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Da vejdirektoratet i efteråret breakede nyheden om, at nu havde man undersøgt traceet for mulige asbestforekomster og intet fundet, var det nok mest for at så tvivl om hvorvidt der er asbestforekomster eller ej. Vi aalborgensere er nok ikke i tvivl, og det burde vejdirektoratet heller ikke være. Der findes voldsom megen dokumentation, omend det har været ret svært at indhente aktindsigter desangående.

Men det det er lykkedes, og Tænketanken Geohav har endda selv også foretaget deres undersøgelser for private midler, og disse peger i samme retning som dokumentationen, nemlig at der findes massive forekomster.

Almindelige mennesker, der går tur i området kan forvisse sig om det samme, eftersom det ligger fuldt synligt i området, ligesom der lokalt også findes mange mennesker, der kan fortælle historier om, hvor mange lastbiler, der dagligt kørte med asbestaffald ud og læssede det i områderne, uden hensyntagen til folk, der boede i nærheden, eller egen sikkerhed for den sags skyld. Og nu vil man så til at grave i det igen, med fare for, at der endnu engang hvirvles støv op til skade for befolkningen. Helt udokumenteret kan jeg tilføje, at det er kendt ,at der er særligt mange i Mølholm (nær den planlagte linieføring), der har haft asbestose, ligesom i Øgadekvarteret ved siden af den daværende Eternitfabrik. Myndighederne nægter tilsyneladende at anerkende, at der findes massive forekomster, endsige at tage hensyn til det. Endnu engang vil man tilsidesætte folkesundheden for profit og 'udvikling'. Det er i den grad beskæmmende og skræmmende.

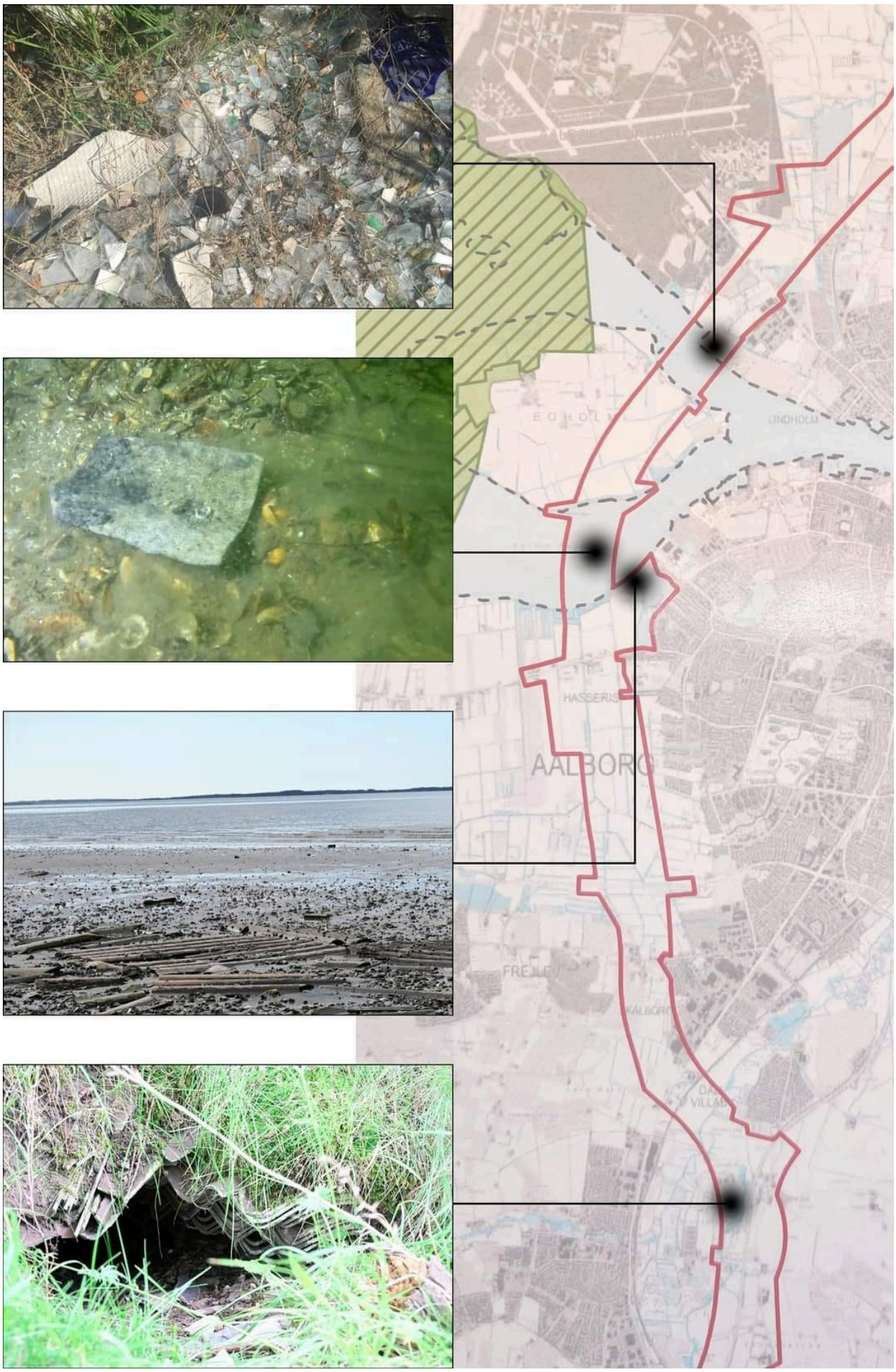
Den planlagte linieføring vil pløje gennem massive asbestdeponier, til stor fare for lokalbefolkningen. Og det værste er, at myndighederne ved det, og har valgt at ignorere eller skjule det.

For at der ikke skal være tvivl om denne påstand, fremsendes her Geohavs dokumentation for asbestforekomsterne i området (citat Tænketanken Geohav) :

"Her vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og angiveligt med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.
Daværende transportminister Benny Engelbrecht fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.
https://www.ft.dk/.../udva.../TRU/kalender/55457/samraad.htm
GeoHav har derfor grafisk og under inddragelse af fotodokumentation placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.
Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf
Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf
I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf
På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf
GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen
Ovenstående er indgivet som høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf “

Billede lånt af Geohav.


AALBORG

Den linieføring vil være en katastrofe for Aalborg, alene på grund af asbesten. Men selvfølgelig også af mange andre årsager, som støj, bilag 4 truede dyrearter, ødelæggelse af natur og rekreative miljøer i Aalborg Vestby, dårlig forrentning, herunder dårlig aflastning af nuværende tunnel, ødelæggelse af drikkevandsdeponier og meget andet. Den må stoppes.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 21-12-2023 13:22

Asbest

For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Vedkommende fandt en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk.) De gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor bl.a. 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVMundersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.
På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Mennesker, der har arbejdet med asbest og som har udviklet dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.
Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 skriver:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte. Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.
Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
Det er påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat gerne vil have en motorvej.
Siden der blev gjort opmærksom på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.
Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er den frigivne asbest problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med aalborgensernes helbred.
Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.
Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23) høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse

Egholmlinjen er i gang. GeoHav finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjordbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.000.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.
Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange aalborgensere er døde af asbest- relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme, findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.

Med venlig hilsen

Inger Marie Thorhauge

Follingsvej 137

9200 Aalborg SV

Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar i forbindelse med MKV23 Egholm motorvejen angående asbest
Sendt: 21-12-2023 07:59

Jeg vil gerne have bekræftelse på, at denne mail er modtaget.

---------- Videresendt mail ---------
Fra: **Gitte Paracha Thorhauge** <gitteparachathorhauge@gmail.com>
Dato: ons. 13. dec. 2023 kl. 17.14
Emne: Høringssvar i forbindelse med MKV23 Egholm motorvejen angående asbest
Til: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>

Høringssvar i forbindelse med MKV23 Egholm motorvejen angående asbest

Vi Aalborgensere ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.

For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Til sin store undren fandt vedkommende en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) for ører og her gik man igang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.

Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.
På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konskvenser for kommende ålborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.

I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.

Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.

Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, så vidt jeg forstår, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht
har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at
asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med ålborgensernes helbred.

– Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.

Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23)

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjorbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.

Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange ålborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. **Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.**



Billede taget af Gitte Paracha Thorhauge 26.12.21.



Billede taget af Ole Rosenørn de Lasson den 22.10.23 efter voldsom storm.

Billede taget af Gitte Paracha Thorhauge 02.12.23. Bemærk teksten. Ordet asbest indgår. Hvorfor og hvor meget asbest.

Med venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 20-12-2023 15:45
Bilag: Indsigelse asbest 23[1752].docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse mod ovennævnte.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Vi Aalborgensere ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.

Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrappporten: "at der ikke er asbest i Limfjorden".
Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.

Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet og **uden bundmembran**. Aktindsigt i bilag fra Rigsarkivet angiver, at Dansk Eternit Fabrik kørte med asbest ud på et område ved Klosterengen ved Mølholm langs Limfjorden uafbrudt i 12 år – og ikke som Aalborg Kommune selv oplyser – kun to år.
På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.

I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.

Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20.- 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.

Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at asbesten kan ikke fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med aalborgensernes helbred.
– Det er et kæmpe problem at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby.

Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23) savner enhver saglighed, da den benyttede undersøgelse ikke er god nok:

”Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjordbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande”.
Deponierne på land ligger i dag uberørte hen. En oprydning af disse deponier ville grundet ovenstående være en alvorlig trussel i forhold til spredning af skadevoldende asbestfibre i områder vest for Aalborg og som generelt påvirkes af vestenvind,
GeoHavs anbefaling er således, at man lader deponiområderne henligge uberørt til tid og evighed, efter at disse er blevet tilført et tykkere jordlag og yderligere kystsikring.

Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange aalborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen.

Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en City-tunnel.

Det bekymrer mig stadigvæk, at ikke en eneste myndighed koblet til projektet opdagede hele problematikken med asbest i og ved Limfjorden, men en privat person, der søgte aktindsigt. Nu hvor det er oplyst, italesættes det stadig ikke, og det til trods for asbestens vedholdende voldsomme styrke til at fratag livet.

Ingen kan sikre sig imod asbestfibre, for man kan jo hverken se eller mærke dem

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Christensen (poulzon@gmail.com)
Titel: Egholmsmotervejen nej tak
Sendt: 17-12-2023 16:21

Min mand har arbejdet på Maskinfab Norden (tidl eget af FL. Schmidt) og han fortæller at dagligt kom lastbiler fra Eternitbabrikken med asbest rester som ligger i jorden ved tænkt kørsel til Egholm...
Dorte og Poul Christensen
Flintevej 17, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord vedr. Asbest
Sendt: 14-12-2023 09:14
Bilag: Høringssvar vedr. Asbest Iro.pdf;

Til transportministeren.

Vi Aalborgensere ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.

For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Til sin store undren fandt vedkommende en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) for ører og her gik man igang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.

Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.

På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konskvenser for kommende ålborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.

Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.

I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Også i forhold til folkesundheden er det kritisabelt, at der ikke er foretaget en ordentlig og grundig miljøvurdering af konsekvenser for opgravning i asbestdepot, med fokus på sundhed og velfærd for befolkningen i Aalborg.

Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.

Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.

Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, så vidt jeg forstår, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med ålborgensernes helbred.

– Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.

Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23)

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjorbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.

Også i forhold til asbesten, er det kritisabelt, at der ikke er foretaget miljøvurdering af alternative linieføringer.

Det skal til slut nævnes, at Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange ålborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.

Med venlig hilsen
Inger Rubæk Olsen
Engsigvej 106
Hellum
9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Asbest 3. limfjord
Sendt: 14-12-2023 09:12
Bilag: Høringssvar vedr. Asbest IH.pdf;

Til transportministeren.

Vi Aalborgensere ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.

For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Til sin store undren fandt vedkommende en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) for ører og her gik man igang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.

Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.

På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konskvenser for kommende ålborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.

Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.

I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Også i forhold til folkesundheden er det kritisabelt, at der ikke er foretaget en ordentlig og grundig miljøvurdering af konsekvenser for opgravning i asbestdepot, med fokus på sundhed og velfærd for befolkningen i Aalborg.

Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.

Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.

Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, så vidt jeg forstår, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med ålborgensernes helbred.

– Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.

Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23)

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjorbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.

Også i forhold til asbesten, er det kritisabelt, at der ikke er foretaget miljøvurdering af alternative linieføringer.

Det skal til slut nævnes, at Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange ålborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.

Med venlig hilsen
Ingrid Høg
Stationsvej 81 b
9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved anlægslov 3. limfjord med henblik på asbest
Sendt: 14-12-2023 09:09

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjor, asbest
Sendt: 14-12-2023 09:06
Bilag: Høringssvar vedr. Asbest.pdf;

Til transportministeren.

Vi Aalborgensere ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.

For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Til sin store undren fandt vedkommende en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) for ører og her gik man igang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.

Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.

På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konskvenser for kommende ålborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.

Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.

I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Også i forhold til folkesundheden er det kritisabelt, at der ikke er foretaget en ordentlig og grundig miljøvurdering af konsekvenser for opgravning i asbestdepot, med fokus på sundhed og velfærd for befolkningen i Aalborg.

Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.

Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.

Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, så vidt jeg forstår, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med ålborgensernes helbred.

– Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.

Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23)

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjorbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.

Også i forhold til asbesten, er det kritisabelt, at der ikke er foretaget miljøvurdering af alternative linieføringer.

Det skal til slut nævnes, at Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange ålborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord mhbp asbest
Sendt: 14-12-2023 09:10
Bilag: Høringssvar vedr. Asbest up.pdf;

Til transportministeren.

Vi Aalborgensere ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.

For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Til sin store undren fandt vedkommende en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) for ører og her gik man igang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.

Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.

På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konskvenser for kommende ålborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.

Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.

I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Også i forhold til folkesundheden er det kritisabelt, at der ikke er foretaget en ordentlig og grundig miljøvurdering af konsekvenser for opgravning i asbestdepot, med fokus på sundhed og velfærd for befolkningen i Aalborg.

Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.

Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.

Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, så vidt jeg forstår, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med ålborgensernes helbred.

– Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.

Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23)

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjorbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.

Også i forhold til asbesten, er det kritisabelt, at der ikke er foretaget miljøvurdering af alternative linieføringer.

Det skal til slut nævnes, at Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange ålborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen
Fredericiagade 26, st. Tv.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Troels Sørensen (pizza_manden@hotmail.com)
Titel: høringssvar Egholmmotorvej
Sendt: 28-12-2023 23:44

Kære minister,
jeg er fortvivlet og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne. Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor

borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh Troels Højgaard Sørensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Heldige Cougar (oskar@addgo.com)
Titel: Egeholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:13

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.
Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.
Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.
Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.
Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling. Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Lange (peter.lange@privat.dk)
Titel: Høringssvar - Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:54

Efter at have kigget ind i fakta er jeg fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne. Hvornår har udvidelse af vejnettet overhovedet afhjulpet trafikale problemer?

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport. Brug dog ressourcer på at udvide den kollektive trafik i Nordjylland - folk tvinges jo til at bruge bil som tingene udvikler sig.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at

motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Lad nu ikke denne skamstøtte blive det I skal huskes for!

Hilsen

Peter Lange

Ejgårdsparken 9, 3

2920 Charlottenlund

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Simone Iben Ravn Hansen (simoneirv@gmail.com)
Titel: Høringssvar (Limfjordsforbindelsen) - Drop den nu!
Sendt: 11-01-2024 21:24

Jeg sender hermed mit høringssvar:

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.
Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.
Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh. Simone Ravn Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christian Moldrup (christian@familienmoldrup.dk)
Titel: Høringssvar (Limfjordsforbindelsen) - Drop den nu!
Sendt: 11-01-2024 21:13

Jeg sender hermed mit høringssvar:

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og

biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Vh. Christian Moldrup Thomsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Marie Andersen (leaviolvej18@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar til Egholm motorvejen
Sendt: 11-01-2024 13:02
Bilag: image001.png; image001.png;

---------- Forwarded message ---------
Fra: **Lene Marie Andersen** <lea@vesthimmerland.dk>
Date: tor. 11. jan. 2024 12.59
Subject: Høringssvar til Egholm motorvejen
To: leaviolvej18@gmail.com <leaviolvej18@gmail.com>

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år

gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Med venlig hilsen

Lene Marie Andersen
Miljøtekniker

Telefon: 9966 7118 **Mobil:** 2939 2586
lea@vesthimmerland.dk

Vesthimmerlands Kommune
Vand og Natur | Teknik- og Økonomiforvaltning
Frederik IX's Plads 1
9640 Farsø

www.vesthimmerland.dk | 99667000

Klik her for at læse mere om, hvordan Vesthimmerlands Kommune behandler dine personoplysninger

-- AKT 311288 -- BILAG… --

Vesthimmerlands Kommune

-- AKT 311288 -- BILAG… --

Vesthimmerlands Kommune

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Freja Schmidt (frejaschmidt@gmail.com)
Titel: Høringssvar om Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 12:47

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Med venlig hilsen

Freja Schmidt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christine Bach Pedersen (christine.bach.pedersen@hotmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 08:17

I min familie og omgangskreds er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders kurt (roedsgaard1@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 08:12

Jeg er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.
Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor

borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mange fortabte hilsner

Anders

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Kurt Rødsgaard Christensen (akrc19@student.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 08:10

Jeg er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Hilsen
Anders

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Christensen (anderskurt96@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 08:03

Jeg er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Hilsen

Anders

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rosanna Boersting (rosannaboersting@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Egholm Motorvej
Sendt: 03-01-2024 13:03

Som ung er jeg fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg synes det er skræmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener, at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi som samfund må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle

arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj og hvor borgerne bliver hørt.

Det er forkasteligt, at så mange penge skal gå til et på alle måder ubæredygtigt projekt. Penge, som motorvejen ikke selv hiver hjem igen, da den interne rente er historisk lav. Penge, som er tiltrængt mange andre steder i samfundet og som i stedet kan gøre en masse godt. Derfor er jeg modstander af motorvejen. Ikke fordi den går igennem min egen baghave, eller jeg skal leve med dens støj hver dag. Men fordi motorvejen mildest talt hiver samfundet i en forkert retning på en rigtig dyr måde.

Mvh
Rosanna Børsting, borger i Aalborg Øst.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rosanna Boersting (rosannaboersting@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Egholm Motorvej
Sendt: 03-01-2024 13:03

Som ung er jeg fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg synes det er skræmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener, at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi som samfund må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle

arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj og hvor borgerne bliver hørt.

Det er forkasteligt, at så mange penge skal gå til et på alle måder ubæredygtigt projekt. Penge, som motorvejen ikke selv hiver hjem igen, da den interne rente er historisk lav. Penge, som er tiltrængt mange andre steder i samfundet og som i stedet kan gøre en masse godt. Derfor er jeg modstander af motorvejen. Ikke fordi den går igennem min egen baghave, eller jeg skal leve med dens støj hver dag. Men fordi motorvejen mildest talt hiver samfundet i en forkert retning på en rigtig dyr måde.

Mvh
Rosanna Børsting, borger i Aalborg Øst.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stine Rye Pedersen (stinep97@gmail.com)
Titel: Høringssvar mod Egholm forbindelsen
Sendt: 31-12-2023 13:02

Til transportministeriet

Jeg er som så mange (unge) mennesker fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh Stine Rye Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Andreas Mølgaard Andersen (andander.96@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm
Sendt: 31-12-2023 12:58

Hej til alle jer politikere!

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh
Andreas
Aktiv i DGUB

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tenna Buus (tennabuus@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Egholm motorvej
Sendt: 30-12-2023 00:14

Vi er fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor

borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Med venlig hilsen

Tenna Buus, København

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Oppelstrup (anneoppel@gmail.com)
Titel: Re: Høringssvar Egholmforbindelsen.
Sendt: 29-12-2023 15:44

Jeg glemte mine oplysninger:
Anne Oppelstrup, Vester Fælledvej 39A. 9000 Aalborg

Den fre. 29. dec. 2023 kl. 15.40 skrev Anne Oppelstrup <anneoppel@gmail.com>:

> Jeg bor i Mølholm, og kan hver dag se hvor meget trafikalt pres der er på alle både større og mindre veje i området. Ved at etablere en motorvej vil der uden tvivl komme endnu mere trafik, i et område hvor mennesker skal leve og bo.
>
> Jeg har meget svært ved at forstå hvorfor transport kommer før menneskers trivsel, slet ikke i en tid hvor vores verden som vi kender den er i forandring, ikke mindst pga. klimaforandringer.
>
> Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.
>
> Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.
>
> Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand.
>
> Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.
>
> Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Den motorvej bør ikke bygges.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rikke Hansen (hansen.17@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen høring
Sendt: 19-12-2023 16:07

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor

borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh Rikke Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 19-12-2023 12:43
Bilag: Indsigelse høring trm 2.docx;

Til Thomas Danielsen!

Hermed indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

MINISTERIET TROMLER OVER AL BORGERINDDRAGELSE, FORNUFT OG ANSVARLIGHED

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængsels problemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Frederikke Grønhøj Eriksen (frederikkeeriksen@live.dk)
Titel: Høringssvar - Egholmmotorvej
Sendt: 19-12-2023 12:26

Kære Transportminister

Jeg er født og opvokset i elskede Aalborg Kommune og er, ligesom Den Grønne Ungdomsbevægelse, meget imod planen om at etablere Egholm Motorvej. Jeg vælger derfor at sende deres fine og grundige beskrivelse af, hvorfor vi bør standse projektet om etableringen af Egholm Motorvej med det samme:

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.
Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til

en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mange hilsner

Frederikke Grønhøj Eriksen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mathilde Døssing Bendixen (mathilde.dbx@icloud.com)
Titel: Høringssvar mod Egholm motorvej
Sendt: 19-12-2023 10:56

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Vh Mathilde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmlinjen
Sendt: 18-12-2023 17:39
Bilag: Indsigelse høring trm 2.pdf;

Til transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte,

Mvh

Ingelise Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Sendt fra Mail til Windows

MINISTERIET TROMLER OVER AL BORGERINDDRAGELSE, FORNUFT OG ANSVARLIGHED

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængsels problemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh

Ingelise Tarber
Malden Alle11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christian Skjødt Hasselstrøm (christian@moskus.dk)
Titel: høringssvar, Egholm Motorvej
Sendt: 18-12-2023 13:41

Kære Transportminister,

Jeg indsender hermed et høringssvar imod Egholm Motorvej. Jeg finder projektet ganske hovedrystende og tilbageskuende..

Jeg er ikke en del af Den Grønne Ungdomsbevægelse, men er 100% enig i deres udmelding om projektet:

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

I håb om en mere konstruktiv og bæredygtig fremtid.

De bedste hilsner,
Christian Hasselstrøm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Arnold (annabarn@hotmail.com)
Titel: Høringssvar ang. Egholm motorvej
Sendt: 18-12-2023 13:09

Kære transportsministerie

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer, at der ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45, som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener, at det er dybt bekymrende, at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre, og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet, virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Med venlig hilsen

Anna Arnold

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maja Elsholm Blichfeldt (maja.blichfeldt@gmail.com)
Titel: Stop Egholm motorvej
Sendt: 18-12-2023 00:06

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og

biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karoline Søndergaard (karolinenorris@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 17-12-2023 21:15

Jeg er fortvivlet over etableringen af Egholm Motorvej, som vil berøre rødlistede arter, naturbeskyttede arealer og bidrage med en væsentlig CO2-udledning. Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise, og Egholm Motorvej vil sætte den grønne omstilling i bakgear. Som et af de lande i EU med mindst natur, kan Danmark ikke tåle at asfaltere flere nye områder med motorveje, som laver ar i landskabet og kvæler naturen. Jeg ønsker, at vi i stedet skaber en fremtid med bedre trivsel og plads til alle arter.

Jeg synes også det er uansvarligt at vi fortsat prøver på at asfaltere os ud af trængselsproblemerne. For biltrafikken vil fortsat vokse og skabe mere trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Det betyder, at vi aldrig vil vende mobiliteten i Danmark til en reel grøn mobilitet.

Det er uhørt, at man stadig overvejer motorvejen, når der findes en tydelig folkelig modstand. At der i sidste høringsrunde blev indsendt over 7.000 meget utilfredse høringssvar burde i sig selv være nok til at sætte projektet på pause. Jeg synes, det er skræmmende, at politikerne mener, at den allerede er politisk bestemt selv før den sidste miljøkonsekvensrapport er landet, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Jeg synes, det er dybt skræmmende, at der er indgået så store beslutninger bag lukkede døre, som ignorerer al borgerinddragelse og tromler over al fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er blevet et prestigeprojekt for de få, og det kommer til at binde vores og fremtidige generationer til støj og flere biler.

Med alle ovennævnte brister i projektet, kan det ikke passe, at 9 mia. kr. skal gå til motorvejen. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi skal skabe for at handle på en galoperende klima- og biodiversitetskrise.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Simone Kirkegaard Jansen (simonekjansen@gmail.com)
Titel: Stop Egholm motorvej - høringssvar
Sendt: 17-12-2023 20:03

Kære Transportminister
I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh Simone Jansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Benjabuus (benjabuus@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm Motervej
Sendt: 17-12-2023 17:48

Kære trafikminister/ministerium

Jeg ønsker at udtrykke min stærke bekymring og modstand mod planerne om at etablere Egholm Motorvej. Projektet truer rødlistede arter, naturbeskyttede områder og vil føre til markant CO2-udledning. Midt i klima- og biodiversitetskrisen mener jeg, at motorvejen vil forhindre nødvendig håndtering af disse udfordringer.

Egholm Ø, et betydningsfuldt grønt åndehul nær Aalborg, vil uundgåeligt ødelægges, og i et land med minimal natur kan Danmark ikke bære at skabe flere ar i landskabet med naturkvælende motorveje.

Jeg afviser præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendig for Nordjyllands udvikling. Den forventede aflastning af trafikken er utilstrækkelig til at retfærdiggøre de negative konsekvenser. Det er uansvarligt at fortsætte med at udvide motorveje, fastholdende Danmark i ressourcetung transport i stedet for at støtte kollektiv transport.

Det er foruroligende, at trods omfattende folkelig modstand og over 7.000 kritiske høringssvar fortsætter overvejelserne om motorvejen. Ignorering af sundhedsskadelig støj og risikoen for vandforurening viser mangel på hensyntagen til borgernes trivsel.

Projektets store beslutninger bag lukkede døre og manglende inddragelse af borgerne er dybt bekymrende. Egholm Motorvej synes at være et prestigeprojekt, der binder os og fremtidige generationer til støj og en langsom grøn omstilling.

De økonomiske aspekter, herunder 9 milliarder kr. til en lappeløsning, virker uforsvarlige. Jeg frygter for Aalborgs forringelse, naturtab og den generelle trivsel. Motorvejen harmonerer ikke med den fremtid, hvor vi bør prioritere trivsel, kollektiv transport og en grøn omstilling.

Med venlig hilsen,
Benjamin Buus Hjertemod

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Victoria Kloppenborg Lunde (victoria@kloppenborglun.de)
Titel: Drop Egholm motorvejen
Sendt: 15-12-2023 11:54

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh Victoria Kloppenborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kamma Høst Mellemgaard (kamma@ammak.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 15-12-2023 08:17

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Kamma Mellemgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vibe Ravnsbæk (viberav@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 14-12-2023 17:05

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Vh Vibe Ravnsbæk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: DGUB Silkeborg (silkeborg@dgub.dk)
Titel: Motorvej - Egholm - høringssvar
Sendt: 14-12-2023 14:03

Til rette vedkommende

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene.
Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne. Vi er skuffede over, at der overhovedet kan være denne overvejelse og håb om udvidelse set i verdensperspektivet af klimakriserne. Det er på tide, at I tager kriserne alvorligt, hvilket desværre endnu ikke har været tilfældet i årtier.

Med venlig hilsen

Fatima Murkas
/På vegne af DGUB Silkeborg

DGUB Silkeborg
E-mail: dgsbsilkeborg@gmail.com

Generelle kontaktoplysninger
www.dgub.dk – +45 30 64 66 36 – kontakt@dgub.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Urimelig kort høringsfrist for Miljøkonsekvensrapport 2023 og forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 02-01-2024 16:04

Jeg udtrykker bekymring over den usædvanligt korte høringsfrist, der er blevet fastsat i forbindelse med den udsendte Miljøkonsekvensrapport 2023 og Forslag om Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse per 7. december 2023.

Der er afsat en høringsperiode på kun 19 arbejdsdage, fratrukket fridage og juleferie, til at gennemgå og kommentere et omfattende materiale på 1811 sider, inklusive supplerende miljøkonsekvensrapporter fra 2021 og 2011 samt adskillige underrapporter og bilag.
Denne tidsramme strider mod de juridiske krav, idet den hindrer en grundig og demokratisk proces, hvor andre myndigheder og miljøorganisationer kan kvalitetssikre rapportens miljøkapitler.

En så begrænset tidsramme underminerer kvaliteten af de offentlige debatter og de beslutninger, der følger heraf, hvilket kan føre til, at Folketinget vedtager en anlægslov behæftet med fejl. Denne problematik forværres yderligere af, at høringsperioden falder over julen, hvilket vanskeliggør arbejdet for de involverede parter, da mange er på ferie og myndighederne holder lukket.

Medmindre man bortfalder kravet om at en 3. Limfjorsforbindelse skal gå over Egholm, skal der fastsættes en ny høringsfrist, der respekterer lovgivningens intention om borgerinddragelse og høring af berørte myndigheder.

Det er afgørende, at beslutningstagere og offentligheden får tilstrækkelig tid til at forstå og vurdere konsekvenserne af et så vigtigt infrastrukturprojekt, der vil have langvarige virkninger for samfundet, miljøet og borgerne.

Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, anlægslov - Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 10:52
Bilag: Høring, demokrati 2.pdf;

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 11.01.24

Høringssvar, anlægslov Egholmmotorvej

Demokratiske problemer

Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm vil give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelser af EU-lovgivning.

Udkastet til anlægslov lægger op til, at megen magt flyttes over til transportministeren, bl.a. Miljøstyrelsen og Miljøministeren overtilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes.

Dermed undgår Transportministeren at forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand.
Magten centreres om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at transportministeren selv kan beslutte, at afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning.

Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

“Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter”, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes, da lovforslaget får konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed.

Demokratiet er en af vores lands væsentligste byggesten. Hvis dette forslag gennemføres er jeg meget bekymret for, hvad der i efterfølgende lovgivning bliver mulig. At denne lov vil danne præcedens.

Mvh

Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:43

Jeg udtrykker bekymring over den usædvanligt korte høringsfrist, der er blevet fastsat i forbindelse med den udsendte Miljøkonsekvensrapport 2023 og Forslag om Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse per 7. december 2023.

Der er afsat en høringsperiode på kun 19 arbejdsdage til at gennemgå og kommentere et omfattende materiale på 1811 sider, inklusive supplerende miljøkonsekvensrapporter fra 2021 og 2011 samt adskillige underrapporter og bilag.
Denne tidsramme strider mod de juridiske krav, idet den hindrer en grundig og demokratisk proces, hvor andre myndigheder og miljøorganisationer kan kvalitetssikre rapportens miljøkapitler.

En så begrænset tidsramme underminerer kvaliteten af de offentlige debatter og de beslutninger, der følger heraf, hvilket kan føre til, at Folketinget vedtager en anlægslov behæftet med fejl. Denne problematik forværres yderligere af, at høringsperioden falder over julen, hvilket vanskeliggør arbejdet for de involverede parter, da mange er på ferie og myndighederne holder lukket.

Medmindre man gør brug af de andre muligheder, der er for en 3. Limfjorsforbindelse og ikke gennfører den over Egholm, skal der fastsættes en ny høringsfrist, der respekterer lovgivningens intention om borgerinddragelse og høring af berørte myndigheder.

Det er afgørende, at beslutningstagere og offentligheden får tilstrækkelig tid til at forstå og vurdere konsekvenserne af et så vigtigt infrastrukturprojekt, der vil have langvarige virkninger for samfundet, miljøet og borgerne.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, anlægslov Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 11:41
Bilag: høring, demokrati.pdf;

Hermed høringssvar, som jeg håber at modtage bekræftelse på.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 09.01.24

Høringssvar, anlægslov Egholmmotorvej

DEMOKRATISK

Der er store demokratiske problemer forbundet med denne proces.

1. Høringsfristen er for kort. 5 ugers høringsfrist henover en jul er alt for kort i.f.t. næsten 2.000 siders lovforslag, VVM rapport og bilag. I folketinget er 8 uger den anbefalede frist.
2. VVM rapporten er mangelfuld, se andet høringssvar og høringssvar fra Borgerbevægelsen.
3. VVM er behæftet med fejl, se andet høringssvar og høringssvar fra Borgerbevægelsen
4. Høring for en VVM bør komme før anlægsloven fremlægges.
5. Bindende politiske aftaler uden forudgående VVM´er uetiske, ukvalificerede, uden åben- og gennemsigtighed og udemokratisk.

Derfor bør dette anlægsprojekt droppes.

Mvh
Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Betina Thøgersen (bthagnar@gmail.com)
Titel: KRITIK: Urimelig kort høringsfrist for Miljøkonsekvensrapport 2023 og forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 09:11

Jeg udtrykker her både bekymring over og kritik af den usædvanligt korte høringsfrist, der er blevet fastsat i forbindelse med den udsendte Miljøkonsekvensrapport 2023 og Forslag om Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse per 7. december 2023.

Der er afsat en høringsperiode på kun 19 arbejdsdage, fratrukket fridage og juleferie, til at gennemgå og kommentere et omfattende materiale på 1811 sider, inklusive supplerende miljøkonsekvensrapporter fra 2021 og 2011 samt adskillige underrapporter og bilag.
Denne tidsramme strider mod de juridiske krav, idet den hindrer en grundig og demokratisk proces, hvor andre myndigheder og miljøorganisationer kan kvalitetssikre rapportens miljøkapitler.
Transportministeriets fremgangsmetode er simpelt Udemokratisk!

En så begrænset tidsramme underminerer kvaliteten af de offentlige debatter og de beslutninger, der følger heraf, hvilket kan føre til, at Folketinget vedtager en anlægslov behæftet med fejl. Denne problematik forværres yderligere af, at høringsperioden falder over julen, hvilket vanskeliggør arbejdet for de involverede parter, da mange er på ferie og myndighederne holder lukket.

Medmindre man bortfalder kravet om at en 3. Limfjorsforbindelse skal gå over Egholm, skal der fastsættes en ny høringsfrist, der respekterer lovgivningens intention om borgerinddragelse og høring af berørte myndigheder.

Det er afgørende, at beslutningstagere og offentligheden får tilstrækkelig tid til at forstå og vurdere konsekvenserne af et så vigtigt infrastrukturprojekt, der vil have langvarige virkninger for samfundet, miljøet og borgerne.

Vh
Betina Thøgersen
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar Egholm-motorvej
Sendt: 27-12-2023 15:31

Kære Transportministerium
Det er under al kritik, at der kun er afsat 19 reelle arbejdsdage til en så vigtig høring.
Jeg havde forstået og forventet 8 ugers høring, så jeg og andre både kunne holde jul og nytår, og sætte os ind i det kæmpe materiale, som både forslag til anlægslov, VVM 2021 samt den supplerende VVM 2023 indeholder. I alt ca. 1811 sider.
Det er ikke en rimelig behandling af de tusindvis af borgere, som er engagerede i anlægget af Egholm motorvejen – uanset om de er tilhængere eller modstandere.
Det er yderligere en ganske udemokratisk og uetisk fremgangsmåde, som forstærker indtrykket af, at der er noget, som stærke kræfter ønsker "lusket igennem".

Jeg håber, I vil erkende, at dette er dårlig behandling af engagerede borgere, og at I derfor vil udvide høringsperioden til 8 uger, som den jo også var ved VVM 2021.

Venlig hilsen
Bente

Bente Schmidt Nielsen
Vesterbrogade 4A st. tv.
9400 Nørresundby
M: 20 64 75 94
bsn@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar retssikkerhed 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:13
Bilag: uhørt underkendelse af Retssikkerheden IRO.pdf;

Undergravelse af borgernes retssikkerhed

Det her er under al kritik. Miljøet bliver tilsidesat totalt, og miljøstyrelsen sat ud af spil. Borgernes retssikkerhed undergraves. Et gennemgribende lovforslag sniges ind i en såkaldt høring, helt horribelt.

Borgerbevægelsen har på fortrinlig vis redegjort for dette, derfor sendes citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i det følgende: (citat)

"Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelser af EU-lovgivning.
Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget

bekvemt at forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centreres så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes
Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at

transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(*Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU og forskningschef i mediejura ved DMJX)*

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber." (Citat slut)

Denne anlægslov og såkaldte VVM må omgående tages af bordet, og miljøet inddrages og borgernes retssikkerhed sikres.

Venlig hilsen
Inger Rubæk Olsen
Engsigvej 106
Hellum

9740 Jerslev.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod VVM redegørelse ang 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 11:53

Jeg finder det dybt rystende, at alle kontrolinstanser på Miljøområdet udelukkes fra indsigelser mod Limfjordsforbindelsen, og samtidig fjernes retssikkerheden fra den enkelte borger.

Det kan ikke være rigtigt, at man kan overføre al beslutningskraft til Transportministeren, og samtidig se bort fra offentlige eksperter på området samt blokere for borgernes normale indsigelsesmuligheder via domstolene.

Ovennævnte kan vel alene skyldes man er klar over, at der ved projektet, løbende vil være basis for såvel indsigelser som sagsanlæg.

Denne udelukkelse af alle, er vel noget vi normalt alene forbinder med diktaturer - trist vi langsomt bevæger os den vej.

Med venlig hilsen
Peter Petersen
Enggaardsgade 38E. 2 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:59

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde indlejret CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og udvinding/produktionen/transport af materialer.
I bygningsreglementet er der krav til LCA beregning og overholdelse af max grænser for CO2 belastning for alt nybyggeri, hvilket allerede i dag (og især ved fremtidige skærpelser), umuliggør tungt byggeri og medfører genovervejelser, valg af transformation, renoveringer, tilbygninger til eksisterende byggerier mv. Samme samvittighedsfulde overvejelser mener jeg ville være på sin plads ved anlæg af veje. Når der opførelse vejanlæg, udgør især beton og asfalt en stor miljø- og CO2-belastning. Det er derfor afgørende at alle projekter overvejes nøje med dette sigte. I dette tilfælde findes der mere klimavenlige og billigere løsninger, i form af udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen alt efter belastningsintensitet.

Danmark har sat sig som mål, i klimaloven, at reducere udledningen af CO2 med 70% i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Venlig hilsen

Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mikkel Avlund Overgaard (mikk854m@gmail.com)
Titel: Egholm høringssvar
Sendt: 11-01-2024 22:49

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Mvh Mikkel
Porshedevej 14 9240 Nibe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Signe Sofie Nørgård (signe.s.norgaard@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:28

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Det er virkelig trist og et samfundsmæssigt svigt, at man vil ødelægge et unikt stykke natur og et grønt åndehul midt i Aalborg.

Mvh.
Signe Sofie Nørgård
Egholm 37

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Aalborg har Danmarksrekord mht. CO2 udledning
Sendt: 11-01-2024 18:32

Aalborg har Danmarksrekord mht. CO_2 udledning

Aalborg har i forvejen **Danmarksrekord mht. CO_2 udledning** i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 480.380 tons CO2e i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i en klimakrise. På næsten daglig basis mærker vi også herhjemme konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m^3 havbundssediment godt give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, så som sand, grus, kalk og ler, råstoffer der ikke kan genskabes.

Det vil derfor være en Gigantisk Misforståelse at anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som blandt andet vil påvirke klima, miljø og råstoflagre negativt.

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Andrea Krsnik (andreakrsnik03@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:26

Høringssvar:
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.
Andrea Krsnik

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henning Husum (henning.husum@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:10

Jeg har haft adgang til at besøge områderne, hvor den nye motorvej påtænkes placeret, og er i den forbindelse blevet opmærksom på, at der er flere særlige naturværdier dér, der ikke bør forringes.

Det er ligeledes ganske overordnet vanskeligt at forstå, at projektet skal gennemføres i en situation, hvor Danmark har en europæisk bundplacering i bevarelse af natur. Over et projekt som dette bliver Danmarks yndede rolle som grønt foregangsland eller stormagt til grin. Når vi ser projektet sammen med den øvrige udvikling i Danmark, er vores tilsagn ved COP15 i Toronto - hvor vi har lovet verdens befolkninger, herunder vore egne børn at være 30 by 30 - grotesk og en fuckfinger til de kræfter, der stadig arbejder på at holde fast i en rest af liberalt demokrati. Det sker, når projektet med sin arrogance over for os selv og fremtidige generationer stråler af et politisk system, der i sin overfladiskhed og hulhed i forhold til vore eksistentielle udfordringer på værste vis vander den udhuling af demokratiet og den lede ved politikerne, der allerede har gode kår.

Endvidere er det klimamæssige aftryk af byggeriet stort. Igen stemmer det dårligt med Danmarks internationale promovering af sig selv i Beyond Oil And Gas Alliance. Og netop klimaproblematikken er kun indtænkt i forudsætningerne for projektet i meget utilstrækkelig grad. Der mangler således i dansk kontekst en overvejelse af ressourcebehovet i forhold til ressourcetilgængeligheden i forbindelse med en elektrificering af individuel transport, betydningen af, at energi i fremtiden bliver dyrere, og at vi formodentlig kommer til at flytte os mindre. I en situation, hvor alt bliver anderledes, er det ikke ansvarlig politik at antage, at vi blot fortsætter som hidtil. Derfor kan den tredje Limfjordsforbindelse risikere aldrig at blive færdig eller blive færdig, uden at der er et behov for forbindelsen, og der samtidig ikke er den fornødne energi til at vedligeholde eller fjerne forbindelsen igen.

Bortset fra ovennævnte summariske bemærkninger, kan jeg konstatere, at Borgerbevægelsen mod Egholmlinien igen og igen har påpeget væsentlige problemstillinger ved projektet og dets miljøkonsekvenser. Disse indvendinger bør tages alvorligt og ikke blot fejes til side, som det i al væsentlighed sker.

Opsummeret: Egholmforbindelsen bør opgives, og dens miljøvurdering bør forkastes.

Med venlig hilsen
Henning Husum
Grønagervej 4
2300 København S
Telefon +45 42 74 16 70

Interesseret i klima- og biodiversitetsproblemerne?
Så er min YouTube-kanal måske noget for dig:
https://www.youtube.com/channel/UCC5s6rlI45ORQ6pyvG4f24Q
Hvis du abonnerer på kanalen får du besked, når der er en ny video klar,
og samtidig bliver det lettere for andre at blive opmærksom på videoerne.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik A. Nielsen (henrik@henrikanielsen.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 12:37

Til Transportministeriet

Jeg er imod anlægget af en motorvej over Egholm. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Alle erfaringer viser, at byggeri af nye motorveje har som hovedeffekt at tiltrække mere trafik, altså flere biler og mere CO2 udledning. Det er derfor den forkerte vej at gå at bygge flere motorveje, så vi øger udledningen. Forslaget om at bygge Egholmmotorvejen bør derfor trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Henrik A. Nielsen

Sætervej 2B, 9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:15

Nej til **Egholmmotorvej** – Miljøkonsekvenser
Aalborg Vestby har et uerstatteligt miljø med rekreative områder langs fjorden og på Egholm. Vi har for få år siden fået etableret en Fjordpark, som benyttes af folk fra hele byen. Vi har roklubber, kajakklubber, sejlklubber, vinterbadeklub m.m. Folk kommer her for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundbysiden har vi "Verdens Ende" (lige der, hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynært. Skal det virkelig ødelægges med støj fra en motorvej?
Egholm er et fantastiske og attraktivt område. Det tager kun 5 minutter at komme over med færgen. Hvert år besøger omkring 120.000 mennesker øen. Folk, der nyder naturen, roen og freden.
Aalborg er den mest støjplagede by i Danmark, men i den vestlige del af byen og på Egholm kan man nyde stilheden. Man taler om miljø og grøn omstilling! Egholmmotorvejen er et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2-udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være skræmmende store. Vi skal til at tænke anderledes. Hver gang der anlægges en motorvej, går der kun kort tid, så er den fyldt op med biler og dermed mere forurening. Vi skal tænke på kollektiv trafik i stedet.
Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter.
Med venlig hilsen
Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:07
Bilag: Klima Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema Klima.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

KLIMA - Miljøvurderinger og Anlægslov
En udsættelse af anlægsloven er nødvendig, da VVM processen og anlægsloven er ULOVLIG, fordi de er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver, da relevante alternative løsninger ift. en 3. Limfjordsforbindelse ikke er blevet undersøgt. *

Jeg gør indsigelse over, at CO2 udledninger i anlægsfasen ikke er medregnet i samfundsøkonomien og den interne rente. VD undlader at medregne udledning af op i mod 500.000 t CO2e, som med en pris på 5000 kr. pr t ville belaste projektet samfundsmæssigt med yderligere små 2,5 mia og vise dets mangel på rentabilitet.
Da Infrastrukturplanen blev indgået med påstand om "Klimaneutralitet", kostede det en minister taburetten, da vigtige klimatal blev tilbageholdt, men mærkværdigvis ændrede kendskabet til klimatallene og til motorvejenes katastrofale klimakonsekvenser hverken Infrastrukturplanen eller de bagvedliggende beregningsmetoder.
At motorvejen så kun lige er rentabel - med alt overvejende begrundelse om påståede tidsgevinster som mestendels kommer fra *fritidskørsel* - er også grotesk i en klimakrise.

Jeg gør indsigelse over det uvederhæftige i, at CO2 udledning i anlægsfasen modregnes af spekulative gevinster fra eventuel fremtidig teknologi.

Jeg gør indsigelse over, at CO2 udledning ifm. ændringerne af arealanvendelse ikke indgår i motorvejsprojektets samlede CO2 opgørelse. Projektets klimaaftryk bliver underestimeret, da det er store arealer - heraf en betydelige del kulstofrige lavbundsjorde - der dækkes af motorvej og anlæg.

Egholmforbindelsen er den værst tænkelige løsning set ud fra klima- og miljøhensyn og derfor ikke noget, som vi kan igangsætte midt i en klima- og biodiversitetskrise. I forvejen stammer 24 % af den gennemsnitlige danskers klimaaftryk fra transport og med en ny motorvej øges trafikken. Tiden ikke er til unødvendig transport at sand og sten, produktion og anlæg af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2 både under anlæg og ved drift. Alle tiltag som går stik mod Danmarks erklærede klimamål.
Danmark bør gøre som flere europæiske foregangslande, nemlig fokusere på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier og kun bygge nyt, hvor det ikke er muligt at udvide eksisterende vejanlæg, hvilket er langt mindre CO2 udledende og mere omkostningseffektivt.
Og en udvidelse at E45 og tunnel, som alternativ til Egholmmotorvejen – er mulig.

Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete. projekter (VVM) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.."
Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.
Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.
Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter.
Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Klimaet belastes
Sendt: 10-01-2024 18:52
Bilag: Klimaet belastes.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Klimaet belastes
Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.
Et stort anlægsprojekt som etablering af en ny motorvej medfører betydeligt øget CO2 udslip i forbindelse med fremstilling af materialer, transport til byggepladsen og selve anlæggelsen. De seneste klimarapporter og hastigheden af vejrforandringer, der selv har overrasket forskere, viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO2 ekstra.
I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.
Bliv inspireret af Utrecht:
En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Klimaet belastes

Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Et stort anlægsprojekt som etablering af en ny motorvej medfører betydeligt øget CO2 udslip i forbindelse med fremstilling af materialer, transport til byggepladsen og selve anlæggelsen. De seneste klimarapporter og hastigheden af vejrforandringer, der selv har overrasket forskere, viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO2 ekstra.

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:
https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Klimaet belastes
Sendt: 10-01-2024 12:29

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Klimaet belastes

Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Et stort anlægsprojekt som etablering af en ny motorvej medfører betydeligt øget CO2 udslip i forbindelse med fremstilling af materialer, transport til byggepladsen og selve anlæggelsen. De seneste klimarapporter og hastigheden af vejrforandringer, der selv har overrasket forskere, viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO2 ekstra.

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bente Koren Mouritzen (bente@mouritzen.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 08:09

Til Transportministeriet

Vi SKAL reducere vores CO2-udledninger, vi SKAL ændre måden vi er i verden på - måden vi "vækster" på (hvis vækst da overhovedet skal være en del af vores fremtidsstrategi)!
Det er er der langt om længe konsensus om!

Derfor virker det skræmmende, deprimerende og stik imod, hvad man ville forvente af politikere, der taler og taler om at nedbringe CO2-udledninger, at man vil anlægge en tredje Limfjordsforbindelse - en motorvej over Egholm. Med anlæggets enorme energiforbrug og co2-udledning, og med en evidens om, at flere veje blot fører til mere trafik (og dermed endnu mere udledning), bekræfter politikerne, at "vi siger ét, men gør noget andet"! Det er simpelthen visionsløst og "business as usual" og mangel på vilje til reelt at søge fremsynede løsninger.

Og værst af alt, det er respektløst og en ligegyldighed overfor de kommende generationer, jeres, vores børn og børnebørns fremtid.

Jeg håber virkelig, at politikerne vil springe ud som modige og visionære, og gå forrest ved reelt at søge løsninger, der imødegår såvel biodiversitetskrise som klimakrise og én gang for alle lægge Egholm-forbindelsen i graven!

Venlig hilsen
Bente Mouritzen
Tannisbugtvej 85
9881 Bindslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:27

Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes.

Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, da selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning.
Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre.
Og der bør naturligvis indgå en vurdering af alternative løsninger og disses påvirkning af CO2-belastning i mindst mulig målestok.

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:56

Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes.

Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, da selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning.
Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre.
Og der bør naturligvis indgå en vurdering af alternative løsninger og disses påvirkning af CO2-belastning i mindst mulig målestok.

Mvj
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høring, anlægslov Egholmforbindelse
Sendt: 09-01-2024 11:31
Bilag: høring, klima.pdf;

Hermed et høringssvar ifm anlægslov om en Egholmmotorvej.
Jeg håber modtagelse vil blive bekræftet.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 09.01.24

Høringssvar, anlægslov Egholmmotorvej

KLIMABELASTNING

Allerede nu får vi både i Danmark og globalt dagligt påmindelser om klimaforandringerne.
Hvis vi ikke NU gør alvorlige tiltag for at bremse CO2 udledningen, forpasser vi vores chance for at bremse klimaforandringerne, og de næste generationer kommer til at betale prisen.

Ved anlæg af en Egholmmotorvej forventes en udledning på 480.380 tons CO2, et tal som bliver meget højere pga tilkørselsveje, ekstra støjskærme og alt det uforudsete.

Desuden viser undersøgelser at flere motorveje genererer mere trafik, og altså flere biler. Ved produktion af en bil udledes store mængde CO2. At det sker i andre lande gør det ikke mindre alvorligt.

Derfor skulle vi se på andre løsninger, som f.eks. godstransport over på jernbaneskinner, bedre og billigere kollektiv transport, bedre delebilsløsninger, bedre forhold for cyklister, mere fleksibel arbejdtid.

Derfor bør dette anlægsprojekt droppes.

Mvh
Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Olav (olavmann45@gmail.com)
Titel: indsigelse vedr 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 11:55
Bilag: indsigelse Egholm.docx;

Se venligst vedlagt indsigelse.

Mvh
Olav Scheunemann

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Med henvisning til udtalelser fra FNs generalsekretær om den verdensomspændende klimakatastrofe, COP15- Paris aftalen, IPCC's klimarapporter, den danske klimalov, og diverse andre bidrag til dette altoverskyende problemkompleks, anser jeg et anlægsprojektet der sigter på øget individualtrafik som uansvarlig.

Anlægsloven indeholder disse tal om projektets klimabelastning som bilag:

480.380 t $CO2_e$ ved byggeri snarest, der forventes betydelige teknologigevinster i de kommende år, så den endelige belastning forventes at være ca 350.000 t.

Realistisk vil belastningen fra anlægsfasen sikkert ligger et sted imellem disse tal.
Men tallene er ikke regent med i regeringens beregninger om klimagassernes reduktioner indtil 2030 og 2050.
Klimarådet har gentagne gange konstateret at regeringen ikke har vist en realistisk vej til at overholde reduktionsmålene. Hvis belastningerne fra anlægsprojekter som Egholmforbindelsen bliver til virkelighed, betyder det at den danske stat rammer langt forbi Parisaftalen og vores eget klimalov.

Klimamålene er fastsat som modværge mod klimaforandringer og tippingpoints, der allerede opleves tydelig også i Danmark som lange udprægede perioder med tørke, der bliver afløst af lange perioder med regn, blæst og højvande. I andre lande over hele verdenen har der været ekstreme skovbrande og højvandshændelser med tab af mange menneskeliv og værdier til følge
Det er nødvendigt med øjeblikkelige reduktioner af alle CO2udledniger, som også ved at tage form i enkle sektorer. Man kan ikke bruge evt besparelser fra el-biler i en fjern fremtid, som begrundelse for udvidelse af trafikvejene med medfølgende kraftige udledninger.
Hvis der besluttes og gennemføres nye store anlægsprojekter med store udledninger under gravearbejderne og produktion af cement, stål, asfalt, bliver effekten af øvrige reduktioner annulleret. Danmark viser dermed sin egen befolkning og omverdenen, at man ikke ønsker at bidrage til de nødvendige klimagasreduktioner!

Jeg er sikker på, at trafikken også kan blive afviklet fremover uden nye vejprojekter. Hvis der skulle opstå kødannelser på visse tidspunkter, skal trafikken tilpasses til den eksisterende vejkapacitet. Der findes forskellige tilgange hertil, herunder en kraftig forøgelse af afgange i den offentlige transport.

Lovgiveren bliver således opfordret til at afvise anlægsloven for den 3. limfjodsforbindelse.

Med venlig hilsen

Olav Scheunemann, Ravnholtvej 24, 5853 Ørbæk
medlem af Bedsteforældrenes Klimaktion

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dorte Marie Frilund Grøn (dortefrilund@gmail.com)
Titel: Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 10:01
Bilag: Høringssvar 3 limfjordsforbindelse.pdf;

Hermed høringssvar vedr. den tredje limfjordsforbindelse.

--
Med venlig hilsen
Dorte Marie Frilund Grøn

Skolebakken 20
9000 Aalborg
tlf. 27901462
dortefrilund@gmail.com

Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg

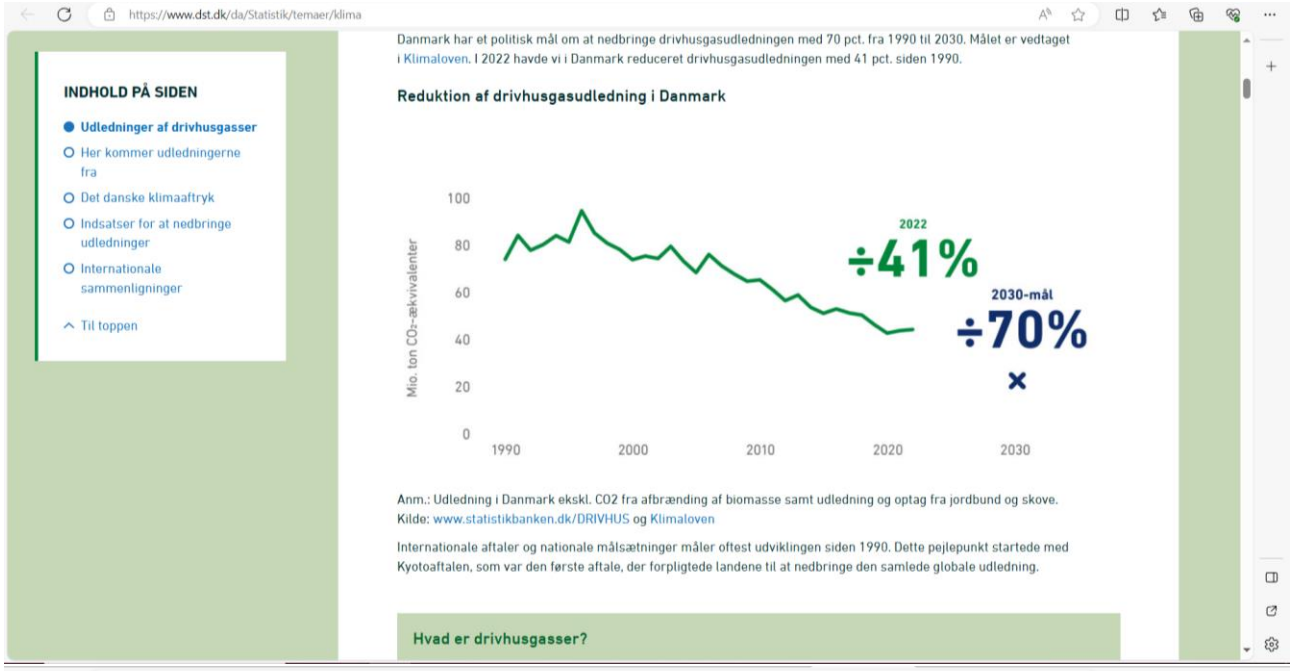
Jeg er Aalborgenser, og jeg holder af Aalborg. Men ikke alene af den grund er jeg modstander af den vestlige forbindelse.

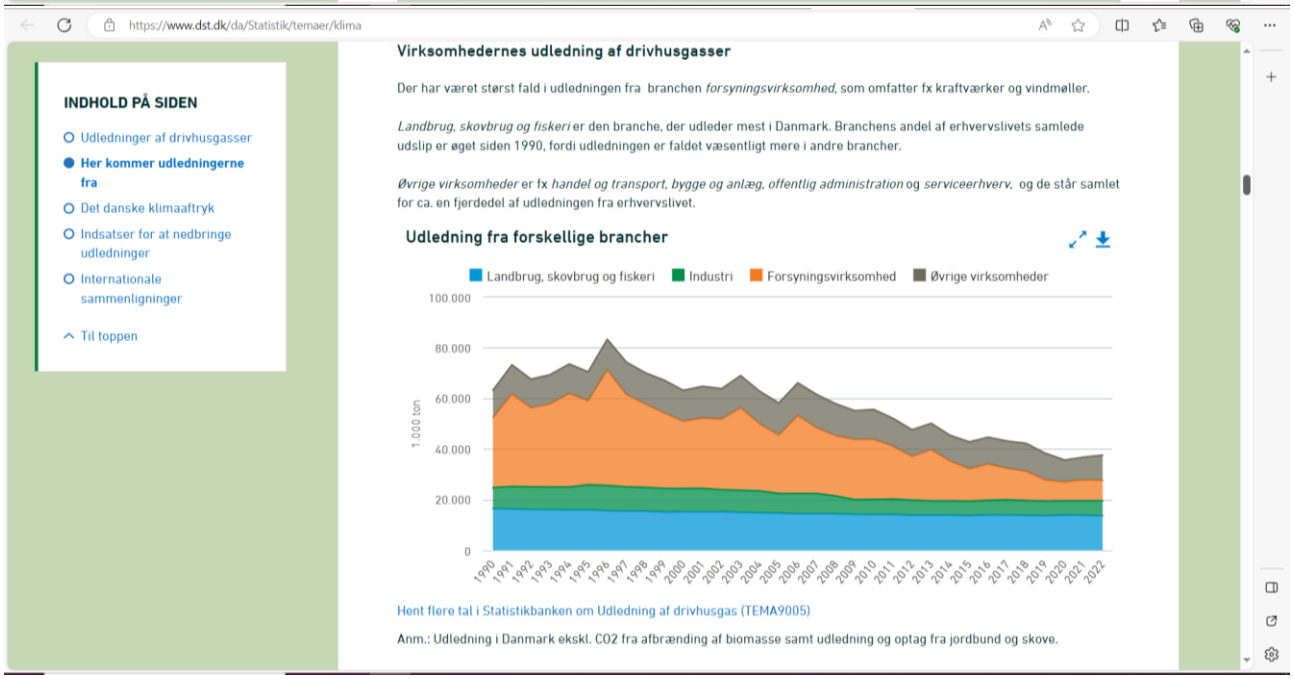
Vores klima lider under store forandringer både i nutiden og fremtiden. Verdenssamfundet, EU landende og herunder Danmark har forpligtiget sig til, at bidrage positivt til at begrænse disse forandringer. Via Parisaftalen har Danmark sat sig et mål om, at reducere CO2 udledningen med 70% i 2030 set i forhold til udledningen i 1990. I Danmark har vi jf. Danmarks statistik opnået en reduktion på 41% i 2022. Hvilket efterlader os med en ambition om en yderligere reduktion på 29% de kommende 6 år.

Reduktionen stammer overvejende fra omstillingen i energisektoren, og her er fortsat lidt potentiale for reduktion. Jf. Danmarks statistik har transport og anlægssektoren endnu ikke bidraget betydeligt. For at opnå målsætningen bør alle sektorer bidrage.

Og Danmark har et ansvar for CO2 udledningen, på trods af størrelsen af vores land. Jf. Overshootday for 2023, havde vi opbrugt vores ressourcer for 2023 allerede d. 28.marts 2023. Dette placerer os på en pinlig 7. plads.

Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg





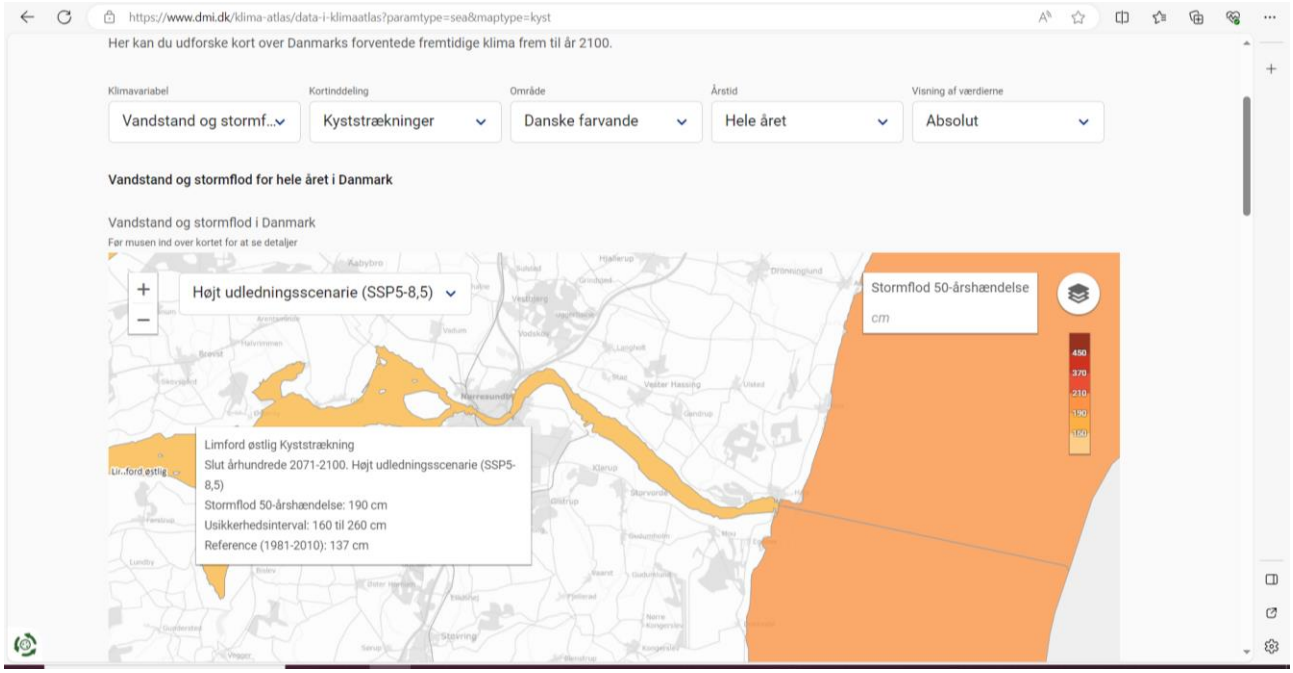
Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg

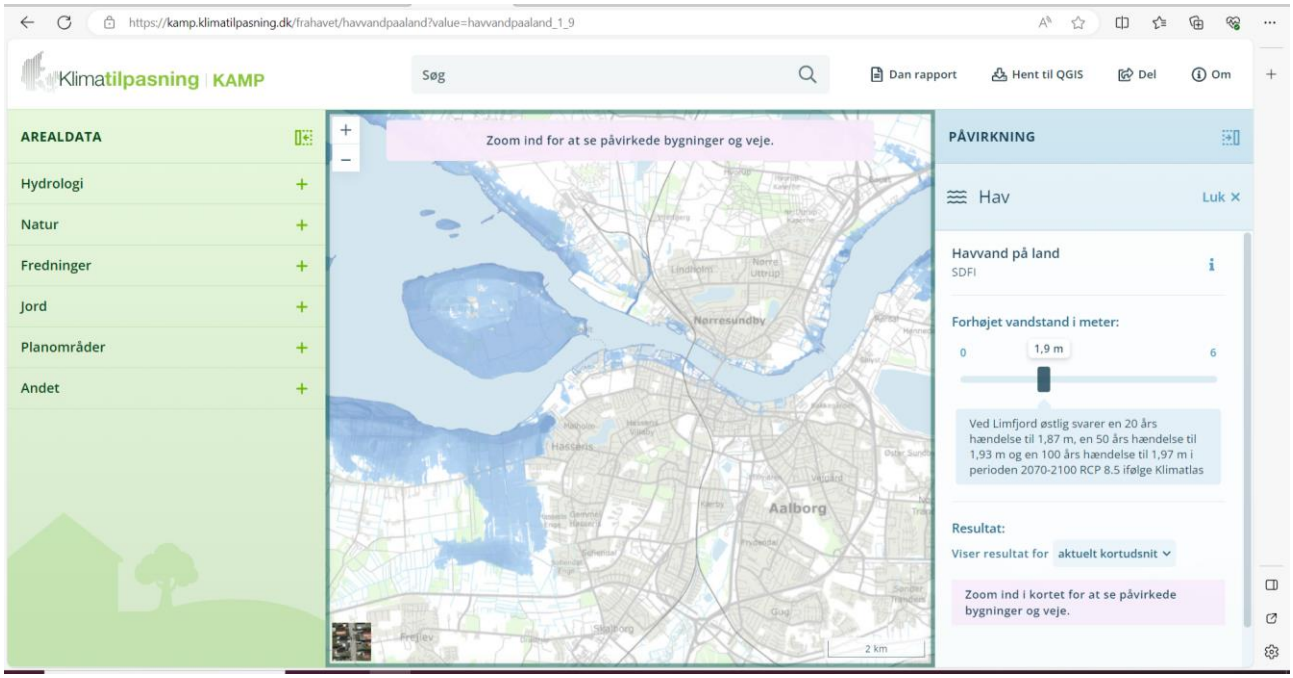


Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg

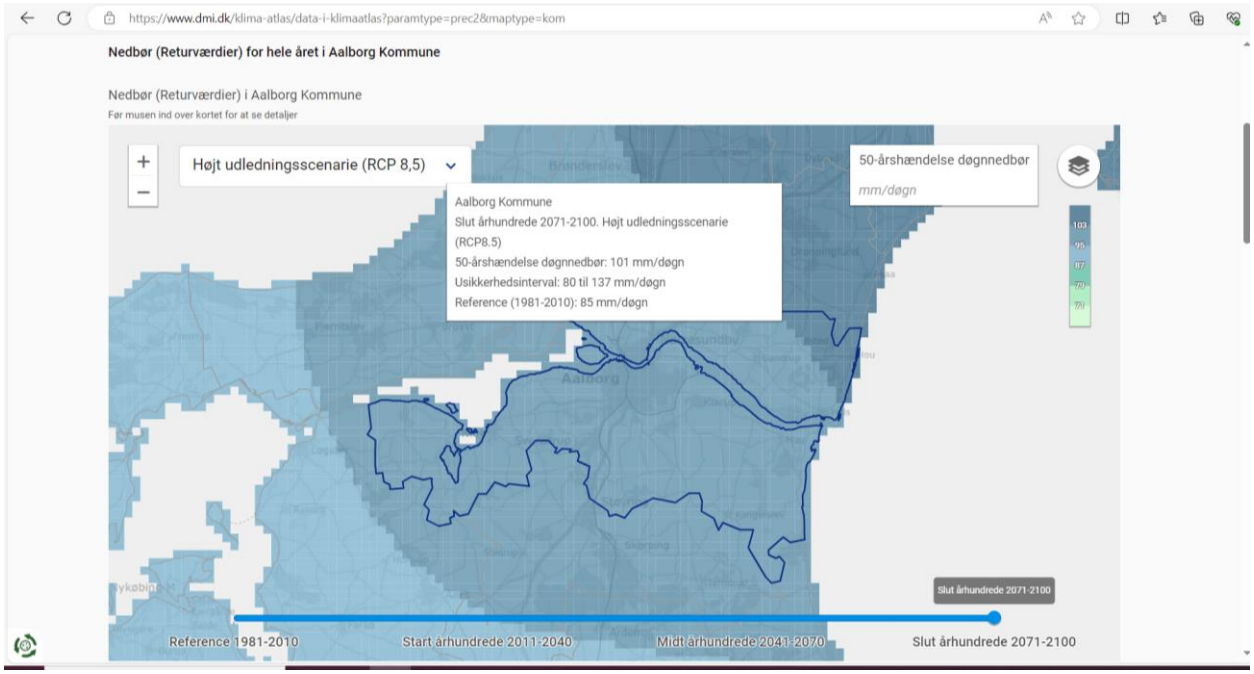
Den klimarisiko, som er konsekvensen af vores CO2 udledning, opleves både i nutiden og vil forværes i fremtiden i det omfattede område for den tredje limfjordforbindelse. Baseret på nationale anerkendte databaser (DMI og KAMP) ses de tydelige forandringer, som motorvejen vil blive underlagt indenfor en kort årrække. Vedlagte data er baseret på 50-årshændelser ved højt udledningsscenarie. Det ses at området for den vestlige forbindelse vil i langt større omfang blive ramt af klimahændelser forbundet med skybrud, forhøjet vandstand og stormflod end den østlige forbindelse.

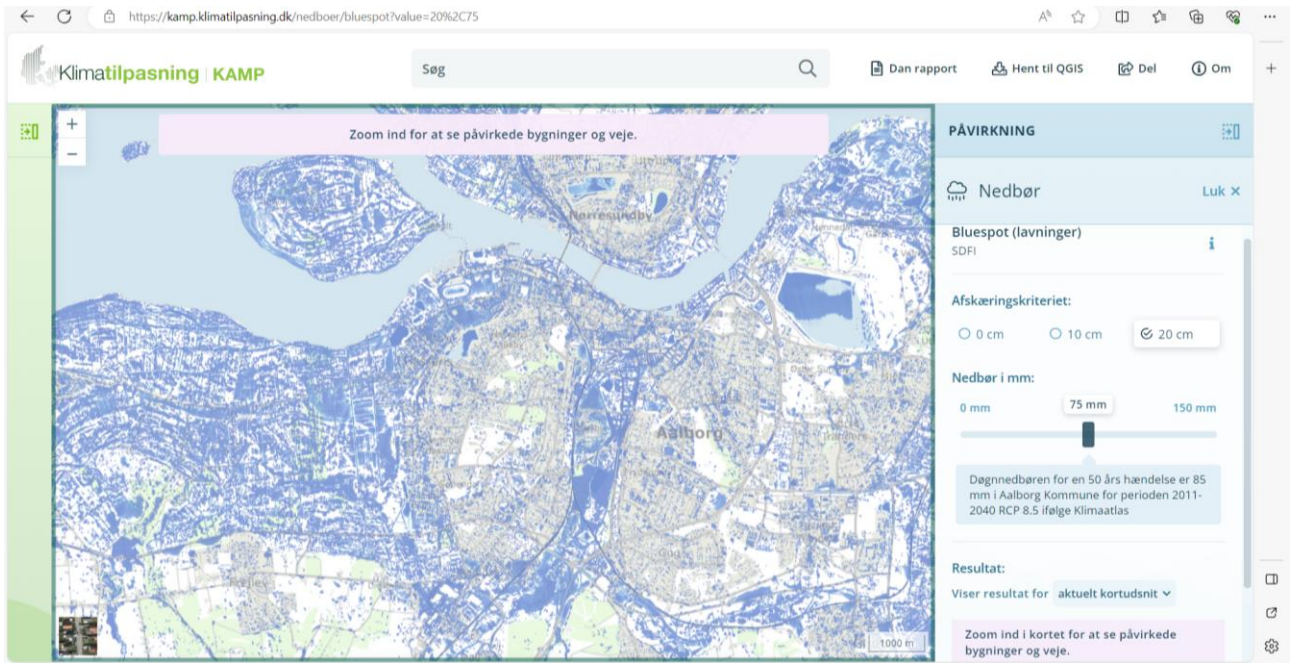
Beslutningen om en øst eller vestforbindelse bør foretages ved gennemførelse af klimarisikoanalyser baseret på nyeste datagrundlag. Dertil bør en totaløkonomisk (LCC) analyse suppleret med analyser for motorvejens levetid, der bygger på de planetære grænser, herunder LCA, biodiversitet mm. anvendes som beslutningsgrundlag forud for valg af øst- eller vestforbindelse.





Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg

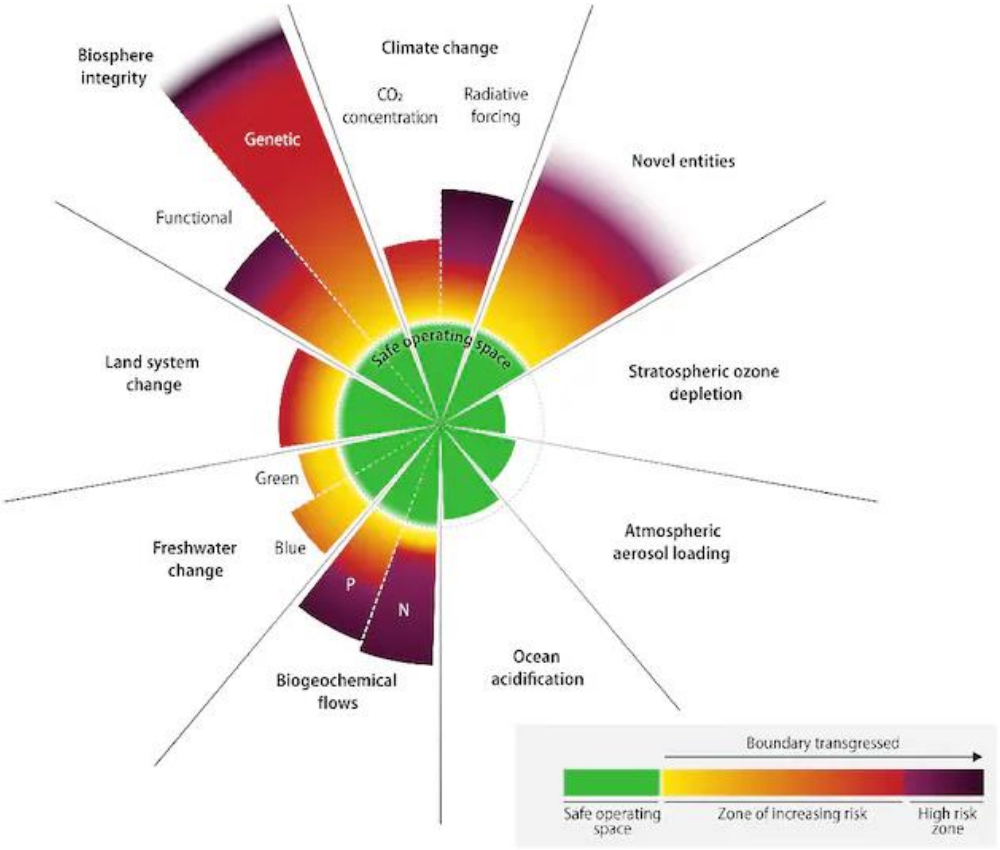




Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg

Nyeste viden om planetens bæredygtighed, som er baseret på forskning, adresserer jordens ni planetære grænser. Samtlige af disse grænser overskrides ved etablering af den vestlige forbindelse. De ni grænserne, hvoraf 6 allerede er overskredet omhandler; Klima (overskredet), Biodiversitet (overskredet), Nedbrydning af ozonlaget, Forsuring af havet, Udslip af fosfor og kvælstof (overskredet), Skovfældning (overskredet), Forbrug af ferskvand (overskredet), Luftforurening, Kunstige, forurenende materialer (overskredet).

Ved beslutningen om etablering af den tredje limfjordsforbindelse bør man i et moderne samfund, som anlægger en vej til fremtiden basere sin beslutning på anerkendt viden om planeten, og den belastning vi mennesker dagligt udsætter den for. Danmark anses som et foregangsland indenfor bæredygtighed. Men analyser og beslutningsprocessen, som ligger til grund for den tredje limfjordforbindelse, er en kraftig kontrast hertil.



Jeg anser det uansvarligt at anlægge et motorvejsprojekt, uden at tage hensyn til både de forpligtigelser, Danmark har indgået, samt den viden vi har i dag om overskridelse af de planetære grænser.

Dertil bør beslutningen om anlægsprojektet; den tredje limfjordsforbindelse, varetages på et veldokumenteret grundlag. Et grundlag hvor både den østlige og vestlige forbindelse sammenlignes på fremtidens relevante parametre, som er defineret i de planetære grænser og med udgangspunkt i den klimamæssige fremtid, vi i dag er bekendte med, der bliver vores hverdag og nutid i motorvejens driftsperiode.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Camilla Winther (camilla.winther@outlook.com)
Titel: Høringssvar vedr. motorvejsforbindelse over Egholm
Sendt: 05-01-2024 07:38

Jeg finder en motorvejsforbindelse via Egholm yderst problematisk af flere grunde:

Det er en vanvittig dyr løsning, og jeg har ingen steder kunnet finde ordentlig og tilstrækkelig dokumentation for en positiv samfundsgevinst der opvejer alle de ulemper et sådant anlæg vil have, hvis det sættes i en større (global) kontekst.

Jeg har derimod kunnet læse mig til mange problematiske følgevirkninger der omhandler alt lige fra sundhedsskadelig støj, til asbest og forurenet drikkevand, for ikke at tale om de skadelige virkninger det alt andet lige vil have på både naturområder og dyrearter.

En motorvejsforbindelse over Egholm, vil ikke kun ødelægge en naturperle i Limfjorden og være omkostningstung i etablering, den vil også have helt enorme konsekvenser på CO2 udledning.

Det er mig en gåde, at der ikke tænkes i at nedsætte hastigheder generelt, så vi netop kan nedbringe CO2 udslippet. Det er ude af proportioner med virkeligheden, at der fortsat tænkes i at skabe løsninger der gør at vi skal køre hurtigere og samtidig mene, at vi taler om grøn omstilling. Hvis vi virkelig skal gøre noget, bør der tænkes i løsninger hvor hastigheder sættes ned (dermed vil mennesker bedre kunne overskue trafiksituationer – blive bedre til at flette og dermed mindske risiko for opbremsninger med tilhørende kødannelser). Der bør tænkes i infrastrukturer der understøtter at man i og omkring større byer, benytter offentlig transport – IKKE at man bygger dyre motorveje der i alle måder og henseender kun forværrer forurening. – Såvel forurening i form af støj, som kemisk (fx asbest) og CO2 udledning.

Samlet set giver det overhovedet ikke mening at tale om samfundsgevinst, når man ikke medtager netop det som det vil gøre ved både nærmiljø (Aalborg/Egholm) og klima (Danmark/Jorden). Dårlige politiske beslutninger af denne karakter gennem mange år, har bidraget til de klimaforandringer vi ser ud. Alligevel stopper det ikke.

Hvornår tager nogen et **overordnet** ansvar – ansvar for **sammenhængen** mellem beslutninger om store anlægsbyggerier og klimaforandringer? Jeg taler ikke ”kun” om truede dyrearter på og omkring Egholm, eller lokal forurening som er slemt nok i sig selv,
men om at vi har en global problematik med måden beregninger foretages, og det der lægges vægt på i beregninger hvor nogle få sparede minutter/timer for enkelte bilister er en mere vigtig gevinst for samfundet her og nu, end de konsekvenser beslutningerne har for klimaet og dermed jordkloden og alles fælles bedste på den lange bane.

Jeg gør hermed som klimabevidst borger indsigelse mod, at der etableres en forbindelse over Egholm.

Med venlig hilsen

Camilla Winther
Østkystvejen 226, 9300 Sæby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Negative klimamæssige konsekvenser
Sendt: 03-01-2024 19:33

Kære Transportministerie
Jeg er bekymret over projektets klimamæssige konsekvenser, baseret på indholdet af projektets klimapåvirkning (november 2023).

Selvom opdateringen fra VejLCA til InfraLCA v. 3.0 bidrager til en mere detaljeret forståelse af CO2-udledningen, er det bekymrende, at dette sker uden fuldstændig vished om fremtidens teknologiske forbedringer og deres reelle effekt på klimapåvirkningen.

De nye trafikberegninger med Grøn mobilitetsmodel (GMM) inkorporerer flere projekter, men projektets isolerede placering giver anledning til bekymring om dens marginale effekt på trafikmængden, som kan undervurdere den samlede klimapåvirkning.

Der synes at være en betydelig CO2-udledning i anlægsfasen. Den samlede udledning på omkring 480.400 ton CO2e fra anlægsfasen understreger en massiv klimapåvirkning, som bliver yderligere kompliceret af usikkerheden omkring produktionsstederne for de anvendte materialer.

Projektet forventes at medføre en merudledning på omkring 128.700 ton CO2e over en 50 års periode, hvilket fremhæver en betydelig ekstra klimabelastning, der ikke kan ignoreres. Denne merudledning står i skarp kontrast til de ambitiøse klimamål og strategier for CO2-reduktion.

Selvom der forventes fald i CO2e-udledningen fra biltrafikken grundet en stigende andel af elbiler, er det dybt bekymrende at basere så vigtige klimaafgørelser på forventninger og usikre fremskrivninger. Det er risikabelt at antage, at fremtidige teknologiske fremskridt alene vil kunne afbøde den betydelige klimapåvirkning fra et projekt af denne størrelse.

I betragtning af disse alvorlige negative klimamæssige konsekvenser opfordrer jeg til, at disse spørgsmål overvejes nøje, og at beslutningstagere helt afgørende tager højde for den samlede klimapåvirkning samt forholder sig til den faktuelle usikkerhed og risiko, som projektet indebærer. I stedet bør man i højere grad arbejde aktivt for at sikre en bæredygtig og ansvarlig fremtid og derfor klogt omgøre en beslutning om, at en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Magnus Pilgaard Christensen (magnuspc@hotmail.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 01-01-2024 22:41

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægger flere levesteder for beskyttede arter.
Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.
Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen

Magnus P. Christensen

Virus-free.www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 11:47

Til transportministeriet!

Jeg er lodret imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus.

Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, idet selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt belaster udledningen af CO2 intensivt. - Hertil kommer den øgede trafikmængde, som en ny motorvejsforbindelse vil medføre. Selvom der forventes flere elbiler på vejene de kommende år, udgør disse stadig en klimabelastning, om end den er mindre, set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som det ambitiøse mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030. - Set i dét lys bør alle nye motorveje kritisk vurderes!

Og i den grad den påtænkte motorvej over vores rekreative og helt særlige Egholm! Ud over de trafikke forhold, er der SÅ mange andre gener som indikerer, at den rigtige løsning, for af afhjælpe de trafikale forhold på tværs af Limfjorden, findes i et ekstra rør parallel med den nuværende motorvejstunnel.

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:37

Klima:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette sonne (sonnepost5@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinien, rekreative områder
Sendt: 11-01-2024 15:58

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder. Mvh Mette Sonne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 23:04

Rekreative forhold

Min indsigelse tager afsæt i, Egholm har som naturoase i nærområdet et rigt, sjældent dyreliv og fauna, som vil lide skade ved en vest-forbindelse, muligheden for naturskole, udflugter for mange børn og unge mistes, specielt dem som bor i den ældre boligmasse i Vest byen. Udflugtssted for mange familier vil forsvinde, som i dag er muligt med kort transporttid selv på cykel fra storbyen.

Sports-og foreningsliv omkring fjorden, byens søsportsaktiviteter er koncentreret i nærområdet omkring linjeføringen, roklubber, sejlklubber, søspejdere, bådklubber, dykkerklubber, vind, kite og foil/surferklub, kajakklubber osv. vil negativt blive påvirket af forbindelsen. Ligesom friluftsbad og vinterbadeklubber i området kompromitteres ved en Egholmforbindelse.

Det vil være et stort tab for rigtig mange borgeres sociale og rekreative forening-og fritidsliv såfremt Egholm forbindelsen gennemføres, området bruges af mange som et rekreativt afstresningsområde, hvorfor der tages afstand til forbindelsen

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den altødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture samt til forskellige former for vandsportsaktiviteter. Der er ro- og kajakklubber, SUP-/surfklub, vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Der er også mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub.

Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

--
Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25
9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:11

Rekreative forhold

Min indsigelse peger på, Egholm har som naturoase i nærområdet et rigt, sjældent dyreliv og fauna, som vil lide skade ved en vest-forbindelse, muligheden for naturskole, udflugter for mange børn og unge mistes, specielt dem som bor i den ældre boligmasse i Vest byen. Udflugtssted for mange familier mistes, som er muligt med kort transporttid selv på cykel fra storbyen.

Sports-og foreningsliv omkring fjorden, byens søsportsaktiviteter er koncentreret i nærområdet omkring linjeføringen, roklubber, sejlklubber, søspejdere, bådklubber, dykkerklubber, vind, kite og foil/surferklub, kajakklubber osv. vil negativt blive påvirket af forbindelsen. Ligesom friluft-og vinterbadeklubber i området kompromitteres ved en Egholmforbindelse, hvorfor der tages afstand til den planlagte etablering

Det vil være et stort tab for rigtig mange borgeres sociale og rekreative forening-og fritidsliv såfremt Egholm forbindelsen gennemføres, området bruges af mange som et rekreativt afstresningsområde, hvorfor der tages afstand til forbindelsen

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jane Jensen (janejen@yahoo.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 19:13

Jeg er i mod etableringen af en motorvej i Egholmlinjen af flere årsager.

En sådan placering af motorvejen vil have store konsekvenser for miljøet og naturen i området.

Den vestlige del af byen er præget af rekreative områder, der benyttes af mange mennesker hver dag og boligområder, der vil blive påvirket af den støj forurening, der vil være en uundgåelig konsekvens. Ligeledes vil det i høj grad påvirke området og naturen omkring fjorden og ikke mindst Egholm. Det er helt umuligt at forestille sig og forstå det fornuftige i at placere en ny motorvej her. Særligt når der findes alternativer.

De største virksomheder og uddannelsesinstitutioner er placeret i den østlige del af byen, hvor behovet hovedsageligt er. Det vil give bedre mening med en udvidelse af den østlige forbindelse.

Venlig hilsen
Jane Sabzevari Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:55

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er at den kommer til at ødelægge rigtig mange rekreative, naturskønne områder i umiddelbar nærhed til byen. Forbindelsen kommer til at ligge tæt på eller direkte gennemskære dem.
Områder benyttes flittigt af mange borgere i alle aldre, både i forbindelse med gå-, løbe- og cykelture, vand-/sejlsport, vinter og sommer badning, men også spejderture og familieudflugter med madpakken eller overnatning i shelters ved fjorden, Egholm, Østerådalen, Hasseris skov m.fl. Der er rigtig mange der bruger fjordområdet både som del af klub-aktiviteter og uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag og gøre Aalborg som by mindre attraktiv. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er yderst værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Der er så mange værdier og gode oplevelser knyttet til de berørte områder som jeg, som ansvarlig borger i Aalborg, spejderleder og især mor, ønsker at bevare og videregive til næste generationer.

"En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare." (Brundtland-rapporten 1987)

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som kan opfylde nuværende generationers behov, uden at bringe fremtidige generationers mulighed for bynære, rekreative områder i fare, så burde denne linjeføringen slet ikke have nogen gang på jorden.

Venlig hilsen

Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Løvenskjold (hello@annelovenskjold.com)
Titel: Høringssvar: Brandmandens lov - om at begrænse det fortsatte artstab på den mest logiske måde
Sendt: 11-01-2024 13:13

Jeg er kommet til Danmark fra et land med høj biodiversitet, omfattende naturområder og storslåede naturoplevelser. I Israel har jeg gennem min barndom nydt at observere især store mængder spændende træk- og standfugle, og jeg er altid på udkig efter fugle i mit nye hjemland.

Det har pint mig at se, hvordan naturen er blevet trængt, de gange, jeg har besøgt mit barndoms land, i takt med at landet efterhånden er blevet komplet asfalteret og industrialiseret. Det bekymrer mig voldsomt at vide, hvilken påvirkning anlæggelsen af en motorvej gennem et habitat for sjældne og truede fuglearter vil have for disse fugle - og også andre dyr i området, såsom strandtudsen. Fugle, der netop søger til disse områder, fordi kvaliteten af deres andre mulige habitater er for ringe. Når først fuglene og strandtudserne er fortrængt og deres habitater ødelagt, vender de ikke tilbage. Udsætning er aldeles vanskelig, hvis overhovedet mulig.

Jeg vil derfor på det kraftigste råde Folketingets medlemmer til at stemme nej til forslaget om en anlægslov vedr. en motorvej i Egholmlinjen!

Lyt til best practises fra biologernes side, når de siger, at vi skal følge “Brandmandens lov”, hvis vi skal forsøge at bremse nogle af de artstab, der foregår med bekymrende hast disse år.
Brandmandens lov, som fremsat af Peer Høgsberg (“Naturplaner på bedriftsniveau", oktober 2000) er en analogi, der henter sin praksis i brandmandens best practises: Når brandfolk ankommer til en brand, begynder de straks med at sprøjte vand på de endnu uskadte bygninger. Dernæst på bygninger, hvor skaderne er relativt begrænsede. Til sidst slukker de branden helt. Slutteligt ankommer håndværkere og arkitekter for at tage stilling til, hvilke bygninger, der kan reddes ved reparation, og hvilke, der må bygges op fra grunden.
Omsat til prioritering i naturbevaring betyder Brandmandens lov, at vi først og fremmest skal sikre de mest intakte naturområder, og først derefter genopbygge (dvs. forsøge at skabe erstatningsnatur.

Det er vigtigt at huske på, at der sker et fortsat tab af biodiversitet i Danmark. Det står klart i Rødlisten, artikel 17-indberetninger til EU mv..
Dette tab sker helt overvejende fra områder, der allerede henhører en eller anden form for beskyttelse (paragraf 3, Natura2000, fredning), som fx Egholms strandenge og det nærliggende Natura2000-område. Den eksisterende naturbeskyttelse yder øjensynligt ikke effektiv nok beskyttelse mod menneskelige indvirkninger.

Det er vi nødt til at gøre op med, hvis arts- og biodiversitetstabet skal stoppes.
At sige nej til motorvej gennem eksisterende natur er en af de lavthængende frugter, vi er nødt til at plukke i disse år!

Med venlig hilsen,

Amit Ben-Zvi, ingeniør
Jakob Skomager Vej 4, 2. tv.
9000 Aalborg
benzvister@gmail.com

og medunderskriver, der sammen med Amit har nydt utallige naturoplevelser sammen, både i ind- og udland:

Anne Aall Løvenskjold Speich
Jakob Skomager Vej 4, 2. tv.
9000 Aalborg
hello@annelovenskjold.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jesper Møller (jespermoller2@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 23:53

Til rette vedkommende

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.
Der er ligeledes en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og flere sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm.

Ligeledes er der mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Vi er mange - helt almindelige mennesker - som bruger disse rekreative grønne områder som en måde at have kontakt til naturen på. Områder som der i Aalborg og omegn bliver færre og færre af, da de lokale entreprenører i Nordjylland agerer med voldsom byggefeber og bygger boliger overalt, hvilket går ud over den bynære natur. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords.
Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man bør bevare og beskytte.

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Venligst

- Jesper Møller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Omkringliggende landskab, nord og syd for Limfjorden
Sendt: 10-01-2024 18:48

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. alt for store og indgribende ændringer i landskabet.
Påvirker store naturområder som:
Verdens Ende, Vandskiklubben, Nørredybet, Egholm Ø, Strandengene, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Skov og Østerådalen.

Mvh.
Annie Maria Petersen
Toftevej 9
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 18:47

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-92192

Modtagelsesdato: 2024-01-07

Overskrift: Natur

Argumentation: Hvis den påtænkte vestlige forbindelse bliver en realitet, betyder det, at man fordriver adskillige dyrearter fra deres naturlige habitat. Hvordan kan man bevidst være med til at foretage indgreb i naturen og på det nærmeste være medvirkende til at drive rovdrift på truede dyrearter, på tværs af lovgivningen? Flere steder i VVM redegørelsen står der: det vil ikke give "nævneværdig skade/konsekvenser" for natur/fauna. Man kan undre sig over at vi i dag, hvor alle ved at det er vigtigt at passe på naturen, taler om "ikke nævneværdig skade" Der burde være 0-tolerance... De rekreative områder, som i dag findes på bl.a. Egholm samt på begge sider af fjorden som fx "Verdens Ende" bør tværtimod beskyttes og bevares for nu- og eftertidens mennesker og dyr.
Venligst, Hanne Juul

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Larsen (erik_h_larsen@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 16:12

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub, med over 2000 medlemmer, og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Vestre Fjordpark med mange mange tusinde fra hele Aalborg, der hver sommer bruger området til boldspil og badning. Det er alle byens borgere, der bruger fjorden som rekreativt åndehul. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder. En østlig forbindelse med et vendbart rør, er at foretrække. Det koster det halve af Egholmlinjen og aflaster tunnelen med 50%, fremfor Egholmlinjen, som aflaster med 23%.

Mvh.
Erik Larsen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til rekreative områder
Sendt: 10-01-2024 15:25

Kære Minister
Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. En sådan vil påføre rigtig mange bynære, rekreative områder en negativ til ødelæggende miljøpåvirkning. Det vestlige Aalborg/Nørresundby og Egholm er Aalborg Kommunes største samlede, bynære rekreative område. I det rekreative område er der fri og lige adgang for alle og det bliver i høj grad og dagligt anvendt af borgere til gå-, løbe- og cykelture for ro og genopladning og i weekender er der folkevandringer til områderne for samvær og afslapning. Vores dejlige Friluftsbad, en magnet for hele byen, vil blive påvirket sammen med det utal af klubber og foreninger der holder til og anvender området. Bynære rekreative områder er en uhyre vigtig ressource som ikke kan prissættes for højt, da det giver mulighed for daglig rekreation af krop og sjæl og dermed er uhyre vigtig for mental og fysisk sundhed og et vigtigt element i at undgå yderligere belastning af sundhedsvæsnet. En 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen vil kraftigt minimere byens beboeres mulighed for let og lige adgang til at rekreere sig udendørs. Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gunhild (guan.priv@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 12:34

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Med venlig hilsen
Gunhild Andersen
Sdr Tranders Bygade 30a
9260 Gistrup
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:21

Tab og ødelæggelse af rekreative områder

En motorvej i Egholmlinjen vil have en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære.
Det er ikke alene naturperlen øen Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.
Og der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som ikke er undersøgt og dokumenteret.

Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:43

Tab og ødelæggelse af rekreative områder

En motorvej i Egholmlinjen vil have en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære.
Det er ikke alene naturperlen øen Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.
Og der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som ikke er undersøgt og dokumenteret.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Wolfgang Zank (wzank@dps.aau.dk)
Titel: egholm motorvej
Sendt: 09-01-2024 17:30

Indsigelse imod Egholm-forbindelsen.

At bevæge sig udendørs i frisk luft i naturen (gå, cykle, jogge, m.fl.) er meget vigtigt for ens mentale og fysiske velbefindende. Det har flere dimensioner. Et måske nogle gange overset aspekt er det *optiske*, dvs. glæden ved *at se* større naturområder, mens man bevæger sig i dem. Jeg oplever det selv flere gange om måneden. Her vil den planlagte Egholm-forbindelse have en simpelthen nedslående effekt. Billeder af storslået natur vil simpelt destrueret.

Denne negative effekt ville blive betydeligt forstærket af den uundgåelige støjbelastning. Motorvejsforbindelsen er som bekendt planlagt mellem Egholm og Thistedvejen som en op til 12-meter høj bro. Eksperter er enige om at det ikke er muligt at dæmpe støjen tilstrækkeligt fra trafikken ved sådan en konstruktion.

Den optiske og akustiske effekt er tilsammen af sådan en karakter, at Egholm-egnens værdi som rekreativt bynært naturområde vil blive stort set ødelagt. For mig, som bor i Vejgård, ville det ikke mere give mening at cykle til Egholm-området. Jeg vil bare blive deprimeret af det.

Med venlig hilsen,

Wolfgang Zank, Kjeldgårdsgade 9, Vejgård, Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Fra: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Titel: Egholm motorvejen- Jeg er imod den indstillede linieføring - vest- Vores natur og rekreative områder ødelægges.
Sendt: 08-01-2024 18:01

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Lad os få et xtra rør i Øst.

Venlig Hilsen

Per Bang

pbang ++
People Search & Selection

NOVI Science Park
Niels Jernes Vej 10 9220 Aalborg Øst
Tlf. + 45 22 23 80 00
www.pbang.dk - per@pbang.dk
Dette er en e-mail fra

pbang++ People Search & Selection

Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger, som udelukkende er beregnet for den angivne modtager. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget denne e-mail, bedes du venligst kontakte afsenderen. Desuden bedes du straks slette denne e-mail uden at gøre brug af eller videresende dens indhold.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thea Kåstrup Müller (theakmueller@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsfobindelse
Sendt: 07-01-2024 20:19

Til de relevante modtagere
Jeg skriver for at rette min bekymring over de fortsatte planer om den 3. limfjordsfobindelse over Egholm, til de parter der forhåbentlig kan nå at ændre på det.

Området anvendes af utallige ro- og sejlklubber, herudover er der det store friluftsbad Vestre Fjordpark som sommeren ud er fyldt med badende gæster. Der er ingen tvivl om at støjgenerne fra en evt 3. forbindelse vil forstyrre og forringe kvaliteten af områderne som ellers er så afholdt. Herudover er slet ikke nævnt generne for selve Egholm. I 2023 sov jeg og min forlovede i telt på øen. Vi flygtede fra lejligheden i indre by, og vågnede til lyden af bølgerne, ikke trafik. Vi var ikke de eneste, der var rift om shelter pladsen derovre, og alle formåede at give hinanden plads til at nyde stedet. Herudover har jeg deltaget i motionsløb arrangeret på Egholm, og Egholm festival. At lade en motorvej gennembore landskabet på den lille ø, ville ødelægge den, ikke blot for gæster, men også beboere.

Jeg skammer mig over at vi i disse tider hvor vi har så stor fokus på mental helbred, og hvor vi ved hvor vigtig natur og udeliv kan være herfor, er villig til at kompromitere de områder, som de lokale selv vælger igen og igen som fristeder.

Var der en lignende lokation som Egholm i hovedstadsområdet, ville stedet være hypet og brugt som det ypperste fristed, tæt på byen. Vi skal i Jylland og udkantsområderne også tillade os at hylde og beskytte disse steder, i stedet for blot at pløje en motorvej igennem.

Hilsen
Thea Kåstrup Müller
Psykolog

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Erik Larsen (larseriklarsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar ang. forslag til anlægslov om motorvej over Egholm
Sendt: 06-01-2024 17:07

Til Transportministeriet.

Høringssvar ang. lov om anlæg af motorvej i Lindholmlinjen.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Desuden er der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Støjen fra motorvejen – ikke mindst fra lavbroen mellem Egholm og Nørresundby vil være påfaldende og vedvarende endog meget langt mod både øst og vest, hvilket vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Mvh

Lars Erik Larsen
Skrænten 1
9400 Nørresundby

Daglig bruger af de rekreative område umiddelbart nord for Limfjorden samt vandet omkring Egholm.

Jeg vil gerne modtage en bekræftelse på, at mit høringssvar er modtaget.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 19:37

Hej Anders, Venligst send en kvittering for modtaget mail med høringssvar.

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Miljøødelæggelser
Til lands
En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. hjalp Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien 2020-2021, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive markant forringede som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt og mentalt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.
Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og Klostereng nær Limfjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.
Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. Det tager kun få minutter at blive sejlet med færgen til Egholm fra færgelejet i Aalborg Vest…. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* (Aalborg Kommune, 2023).

En sådan beliggenhed ganske nær en storby er unik, og Egholm har da også i de senere år haft besøg af mere end 100.000 gæster årligt. I 2019 fik Egholm en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

> *"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!"* (Vi elsker stilhed, 2023).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og den vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup, Hvorupgaard og Hedelund plantager, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.

Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Friluftsrådet i en folder fra 2017:

> *"Ophold i naturen og friluftsliv har stor betydning for den enkeltes mentale sundhed og livskvalitet, for folkesundheden og samfundet som helhed."* (Friluftsrådet, 2023).

Til vands
Nord for Egholm, hen over den smalle rende som hedder Nørredyb, skal motorvejen forløbe på en lavbro på piller. Denne bro vil med stor sandsynlighed påvirke vandgennemstrømningen i negativ retning, således at der i forbindelse med ekstreme vejrsituationer, som vi kan forvente flere af pga. klimaforandringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden. Allerede i dag, januar 2024, står store dele af Egholm under vand.
Syd for Egholm skal øen udvides med 21,2 Ha nyanlæg, hvilket på samme måde vil medvirke til nedsat vandgennemstrømning og deraf følgende stor risiko for samfundsødelæggende oversvømmelser. Disse konsekvenser vil gøre sig gældende for samtlige 18 kommuner, som afvander til Limfjorden.

Erstatningsnatur

Ganske vist indeholder Lovforslaget en omtale af såkaldt 'erstatningsnatur' i forholdet 2:1, men 21,2 Ha natur, som ikke er tilgængelige for offentligheden, kan næppe siges at udgøre en 'erstatning', i hvert fald ikke for andre end odderne (hvis de ikke for længst er forsvundet helt fra Egholm, når/hvis motorvejen står færdig). Derudover er det svært at gennemskue hvor i Aalborg og omegn det vil være muligt at finde 106 Ha rekreative, grønne områder med den samme bynære beliggenhed som den natur der ødelægges – og fordi grønne områder er vigtige, både for naturens og for menneskers skyld, bør forslaget om Egholmmotorvejen forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar mod Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:16

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder

Mvh Marianne Eberhardt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmogtorvejen
Sendt: 01-01-2024 09:50

Til Transportministeren!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Selv bor jeg i Gl. Hasseris, i faretruende nærhed af den eventuelle kommende Egholmmotorvej, hvor jeg potentielt kan være udsat for sundhedsskadelig støj og forurening.

Min opfordring til dig: Brug fornuften, lyt til borgerne i Aalborg, hvoraf langt de fleste er lodret imod endnu en 'omfavnende' motorvej i Danmarks i forvejen mest støjplagede by. - Og se så seriøst på det indlysende alternativ østpå!

Længe leve borgerinddragelsen - og demokratiet!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:36

Natur:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:31

Rekreative områder:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Venlig hilsen

Thomas Johannsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Fwd: Indsigelse Natur og rekreative områder fjordengene Aalborgsiden
Sendt: 23-12-2023 10:03

---------- Videresendt mail ---------
Fra: **Gitte Paracha Thorhauge** <gitteparachathorhauge@gmail.com>
Dato: man. 18. dec. 2023 kl. 23.54
Emne: Indsigelse Natur og rekreative områder fjordengene Aalborgsiden
Til: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>

Natur- og rekreative områder eller en motorvej over Egholm. Jeg ved godt, hvad jeg foretrækker.

Ødelæg ikke de rekreative naturområder i Aalborgs vestlige fjordenge. De har stort potentiale for fremtiden.

Politikerne i Aalborg Kommune har en fantastisk mulighed for at skabe et stort sammenhængende rekreativt område vest for Aalborg. I store træk det der hedder Sofiendals Enge (i syd) og Hasseris enge (i nord).
Et område fra Drastrup by, inklusive Drastrup Skov - med kæmpehøjen Odderhøj som det sydligste punkt og Hasseris Skov som det vestligste - hele vejen ud til fjorden. Det, der kræves er faktisk bare, at politikerne (regering, folketing, region, kommune) ombestemmer sig og lader være med at ødelægge området ved at anlægge en støjende Egholm motorvej igennem det. Området benyttes nemlig allerede som rekreativt område. Specielt er de nye søer ved Sofiendals Enge meget populære at vandre rundt omkring for områdets beboere, men også borgere fra Aalborgs andre kvarterer benytter stierne omkring søerne, hvor der er masser af ænder, enkelte svaner og hejrer, men også mere eksotiske fugle har fundet vej dertil. For eksempel sølvhejrer og traner etc. Ude i engene ser man ind imellem flokke af rådyr. Når man bevæger sig derud, oplever man oftest en stilhed, der er sjælden så tæt ved en storby. En stilhed, der giver ro i tanker og krop. Når vinden kommer fra syd, hvilket er sjældent, kan man dog høre trafikken på motortrafikvejen til Nibe. Lige nu er engområdet for en stor del - med en graverende undtagelse som jeg kommer ind på i mit høringssvar om asbest - anlagt som marker. Jeg forestiller mig, at kommunen på sigt kan opkøbe disse og med tiden stoppe dræningen af markerne. Og Hasseris Å, hvor der efter sigende lever oddere, kan bringes tilbage i et snoet forløb. Når der kommer mere vand i området, vil engene efterhånden få sin oprindelige plantevækst tilbage, hvilket er godt og nødvendigt for biodiversiteten. Samtidig vil de områder, der vil komme til at stå under vand, fastholde CO_2 under vandfladen, hvilket er godt for - ja essentielt - for klimaet. Som jeg forstår det, efter at COP28 er afviklet uden at nå frem til en slutdato for brug af fossile brændsler, vil klimaet blive ved med at blive varmere. Med vildere og vildere vejr som resultat. Aalborg midtby ligger lavt og risikerer med tiden at blive oversvømmet. Jeg forestiller mig, at engområdet med tiden kan fungere som en svamp, der tager det overskydende vand, hvorved Aalborg C har bedre chancer for at undgå oversvømmelser. En sådan chance bør ikke ødelægges ved at placere en motorvej hen over det lavt liggende område.
Men at engområdet kan have en vigtig funktion i hidsige vejrsituationer, betyder jo ikke, at man ikke kan nyde det i det daglige. Med vandre/cykle stier rundt i området og med shelters og bålpladser, vil hele området blive til glæde og gavn for Aalborgs borgere og for turister fra nær og fjern. Selvfølgelig skal der , efterhånden som naturen vender tilbage til området, sættes skilte op, der informere om dyre- og planteliv.
Ja, og så er der jo lige grundvandet, som er blevet dyrket som det reneste, fineste drikkevand i de sidste tredive år, efter at Drastrup Skov blev plantet. En tredjedel af Aalborgs befolkning får drikkevand herfra og det vil vi gerne blive ved med.
Giv Aalborg en chance for at blive en grøn og sund by. Drop Egholm motorvejen, før det er for sent. Der er billigere muligheder for udbygning af fjordkrydsningen ved Limfjordstunnelen. Her tænker jeg på et ekstra tunnelrør med vendbare baner eller en Citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning står bag. En østlig forbindelse vil, uanset hvilken af de to modeller, der vælges, have en meget mere effektiv trafikafvikling, da den fører trafikken fra Vendsyssel langt mere direkte til de mange store

arbejdspladser, der ligger i Aalborg Øst. Herunder også det nye supersygehus.
Også ved trafikuheld i Limfjordstunnelen vil trafikken kunne afvikles optimalt, da den hurtigt kan føres over i det nye rør i modsætning til den lange ekstratur i stangtrafik fra E45 igennem Nørresundby, hen over Egholm og ind igennem hele Aalborg. Uanset hvilken østlig model, der vælges, vil støjforureningen ikke vokse markant. Og de østlige modeller vil ikke ødelægge natur.

Altså, der er absolut ingen grund til at ødelægge et stykke natur, der har potentiale til at blive noget stort, når der er billigere og bedre alternativer, der ligger lige for.

Drop Egholm motorvejen.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kasper Kræmer (kkrdoc@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 21-12-2023 20:29

Til rette vedkommende.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod etablering af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Naturen på Egholm og de rekreative områder på vestsiden af Aalborg er af stor værdi for byens borgere.
F.eks. Vester Fjordpark, som i den grad vil blive skæmmet af en larmende motorvej på klods hold.
Danmark er i forvejen fattig på naturskønne områder, og der bør ikke inddrages mere natur til etablering af flere motorveje. I stedet bør det eksisterende motorvejsnet udbygges og forbedres.
En 3. Limfjordsforbindelse bør derfor etableres som et ekstra rør til den eksisterende tunnel. Dette er tilmed den billigste løsning og vil genere færrest borgere, dyr og natur.

V.h.
Kasper Kragh Kræmer
Højtoften 10
Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Gelsing (larsgelsing@outlook.dk)
Titel: Bemærkninger til lovforslag om tredje limfjordsforbindelse.
Sendt: 18-12-2023 21:27
Bilag: Høringssvar Egholmforbindelsen.docx;

Til transportministeren mv.

Find venligst vedlagt mine bemærkninger til lovforslaget.

Mvh

Lars Gelsing

Til

Transportministeren,

Og Chefkonsulent Anders Petersen.

Nørresundby 18/12-2023.

Bemærkninger til lovforslag om etablering af motorvej over Egholm ved Aalborg.

Endelig, endelig bliver det til noget. En tredje forbindelse over Limfjorden.

Jeg bor i Aalborg Kommune og benytter vejnettet omkring Aalborg dagligt. Jeg har i mange år benyttet Limfjordstunnellen til og fra arbejde og ved i detaljer, hvor sårbar den trafikåre er for ulykker og hvor belastet den er i myldretiden. Det sker ofte, at et rør er blokeret og så er trafikken hurtigt helt umulig i Aalborg by, bl.a. fordi trafikreguleringen i centrum af Aalborg gradvist er blevet mere og mere begrænset for gennemgående trafik. Derfor er der generelt behov for en trafikal opgradering af kapaciteten i Aalborg området.

Modstanderne af Egholmforbindelsen har bl.a. henvist til de naturmæssige værdier. Den ene uge er det en truet frø-art. Den anden er det en enkelt odder eller to, der ikke må forstyrres. Det er beskæmmende hvordan ignorante folketingspolitikere har været på lynvisit for at støtte modstanden mod Egholmlinjen. Det er ikke nødvendigt at nævne navne, men at stå i landsdækkende TV og rose en flad og næsten fuldt opdyrket ø til skyerne, skriger til Himmelen. Egholm er en ganske hyggelig ø, bevares, beboet af nogle meget stædige beboere, der vil gå langt for at have øen for sig selv. F.eks. har det indtil dato været umuligt at lave en bådebro, hvor sejlbåde og motorbåde kunne ligge til for en frokost eller et besøg på Kroen. Og hvem ved, hvordan strandtudsen egentlig er kommet til øen?

Dem, der egentlig har noget reelt på spil for en vestforbindelse er alle dem, der gerne vil krydse Limfjorden vest for Aalborg og langt fra Aggersund. F.eks. beboere i Åbybro, Pandrup, Blokhus, der arbejder syndenfjords f.eks. i City Syd og tilsvarende beboere fra Nibe, Farsø og Års, der arbejder i den vestlige del af Vendsyssel. Her vil der være mange km at spare, når vestforbindelsen kommer og de burde være de primære til at afgøre, om der er behov for denne forbindelse og ikke en gruppe højtråbende bilismemodstandere i Aalborg Vestby og i velhaverkvarteret Hasseris.

Hvis den teknologiske udvikling, udviklingen på arbejdsmarkedet og vores velstandsniveau betød at bilismen ville falde markant i de kommende år, så var jeg villig til at sige, at vi måske burde klappe hesten og ikke asfaltere mere jord end vi allerede har gjort, men realiteterne er, at borgerne i Nordjylland vil bruge biler, busser og deres virksomheder lastbiler, så derfor er al snak om faldende trafikrater tom. Det kan ikke være samfundets eller politikernes rolle at spænde ben for borgerne ønske om mobilitet. Vi skal nedbringe forbrug af fossile brændsler, men elbiler skal også have veje at køre på, så derfor vil Vestforbindelsen være en kærkommen løsning.

Mvh

Lars Gelsing, Uldalevej 8 H, 9400 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Haugaard Jacobsen (mail@claushaugaard.dk)
Titel: Jeg er for en Egholmsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:02

Kære Transportministerium

På vej hjem her til aften så jeg plakater i Aalborg, som aktionerede imod en motorvejsforbindelse over Egholm. I lørdags så jeg i Aalborg midtby en mindre gruppe, der ligeledes aktionerede imod denne forbindelse.

Jeg kunne læse på plakaterne, at der var høringsfrist i dag. Denne e-mail-adr. var opgivet.

Jeg skriver, da jeg som bosiddende i Aalborg lidt øst for centrum er fortaler for at der etableres en forbindelse over Egholm. Jeg har ikke bemærket, at der har været kampagner for en sådan forbindelse, men jeg kender nu mange, der går ind for Egholmsforbindelsen. Her er nogle argumenter fra en borger og lægmand:

1. Beboerne øst for Aalborg C, i Aalborg Ø, Aalborg SØ mv. har i årevis haft støj og luftgener fra E45. Vi har længe trukket vores del af læsset. I disse områder bor der ganske mange mennesker. Mennesker, der ikke altid er så ressourcestærke, der ikke sidder i loger og har netværk, og som ikke aktionerer. Dette imodsætning til de i aftalt langt færre beboere i Hasseris og fra områder syd herfor, der er ganske aktive. Det kan ikke passe, at vi fortsat alene skal bære generne. Dem bør vi deles om.
2. Det forekommer mig ulogisk, at folk bosiddende vest og sydvest i Aalborg først skal transportere sig tværs gennem byen, for at komme nordenfjords. Dette gælder især de, der skal vestover, når de er nord for Limfjorden - eller den anden vej fra Nordvest til Sydvest for fjorden. Det giver unødigt megen bymæssig trafik med mange ekstra kørte kilometer, og tilsvarende udledning.
3. Nogle har anført Egholms naturværdi og rekreative værdi. Jeg har boet 52 år af mine nu 62 år i Aalborg og må sige, at Egholm mestendels er opdyrket land. Der er marker og marker, og det er ikke en fantastisk perle. Der er heller ikke specielt mange, der besøger Egholm. Jeg opfatter mange af den slags argumenter som rationaliseringer for noget andet. Nemlig at folk i Hasseris og Aalborg SV ønsker at undgå en forbindelse i deres område, omend den ikke vil komme til at ligge så tæt ved den eksisterede beboelse, som den længe har gjort i østbyen.
4. Lov er lov og der kan være dyr eller planter, der bliver påvirket af en forbindelse over Egholm. Men andre dyr, planter og ikke mindst mange mennesker, vil jo også blive påvirket af, at man udvider den eksisterede motorvejsforbindelse med de ekstra kørte kilomenter, som kunne undgås ved den form mange direkte vej var vest til vest på tværs af Limfjorden.

Med venlig hilsen

Claus Haugaard Jacobsen
Michael Anchers Vej 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mogens Gøttler (klarupvej@icloud.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 14:02

Det er meget tiltrængt med en 3. forbindelse over fjorden. Uanset de mange protester, så SKAL trafikken have en ny mulighed for at komme over fjorden.
Jeg har i over 40 år været vurderingsmand og har vurderet ejendomme i Aalborg og Nordjylland, og om eftermiddagen er det så godt som umuligt at køre fra Aalborg til Nørresundby. Det har været nødvendigt at lægge aftaler i Nørresundby om formiddagen, for at kunne overholde aftaler. Jeg ved godt, at modstanderne påråber, at der er blomster og odderne m.m. på øen, men vi kan jo se, at der ikke skete noget ved at bygge hverken Storebæltsbroen og Øresundsbroen.
Venlig hilsen
Mogens Gøttler
Liselund 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Westerdahl (henrik@westerdahl.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 10:19

Som pendler over limfjorden på 17. år, kan jeg bestemt tilslutte mig en 3. forbindelse over limfjorden, vest om Aalborg.

Jeg er af den overbevisning at et tredje rør, ved siden af de oprindelige to, ikke vil løse problemet, ligesom det heller ikke vil have den store betydning ved uheld/hændelser der sker ved enten motorvejskryds vendsyssel (sammenfletningen mellem E39 og E45), på vejen ud fra tunnelen, i sydgående retning eller i sammenfletningen lige syd for tunellen, i nordgående retninge.
Efter at have kørt på stræningen, næsten dagligt, gennem 17 år, kan jeg også konstatere at vi danskere er notorisk dårlige til at flette på motorvejen, i tæt trafik - de andre skal ikke snyde foran, så jeg kan nemt forstille mig udfordringerne ved at skulle flette seks sport til 3 umiddelbart efter tunnelen - det skal nok gå godt!

En tredje linjeføring, vest om Aalborg, vil give endnu en forbindelse, hvor trafikken kan ledes over, hvis der er problemer ved den nuværende forbindelse - eller omvendt. Samtidig vil al den gennemgående trafik fra E39/Hirtshals kunne ledes en anden vej, så den trafik ikke skal flette ind og ud med dem der har brug for at komme til den østlige del.

Mvh
Henrik Westerdahl
Vestskoven 42
9700 Brønderslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sabro Larsen (henry@mail1.stofanet.dk)
Titel: Bemærkninger til høring vedrørende den 3 limfjordsforbindelse over Egholm ved Aalborg
Sendt: 21-12-2023 15:08

Det er glædeligt at der nu kommer gang i arbejdet med den 3 limfjordsforbindelse over Egholm ved Aalborg.

Det har længe været en trafikal mangel, at passage af Limfjorden enten skal ske øst for Aalborg eller lige igennem centrum af bykernen. Det medfører en hel del tværgående trafik i det indre Aalborg, når trafikanter i vest- Aalborg skal gennem byen for at komme på motorvejsnettet øst for Aalborg.
Det er glædeligt, at den 3. forbindelse føres henover Egholm så der etableres en trafikal ring omkring Aalborg, samt til aflastning og ekstra funktionssikkerhed for de to eksisterende overgange.

Det er dog værd at tænke over, om det skal være en motorvejs installation. Den eksisterende forbindelse øst for Aalborg er for nuværende 4 sporet motorvej, som er meget højt belastet i myldretiden og som ofte har reduceret kapacitet grundet vedligehold (mest i nattetimerne). Den ældste forbindelse går lige gennem Aalborgs bykerne, men er trods det, den forbindelse der bærer trafik der ikke kan færdes på motorvej. Derfor ser man svært landbrugs materiel og særligt entreprenørmateriel, kante sig gennem Aalborgs bykerne for at køre over limfjordsbroen. En bro der i sig selv kræver meget vedligehold og har en betydelig risiko ved påsejling, som det blev demonstreret på den nærliggende jernbanebro.

Det foreslås derfor, at opføre den 3. forbindelse som almindelig landevej langs den beskrevne Egholm linje, dog stadig med 4 spor:

Dette er samme kapacitet som den eksisterende limfjordsbro, men med mulighed for højere hastighed og mindre bebyggelse nærved. Dermed kan der etableres mere fleksibel linjeføring, der stadig i væsentlig grad kan aflaste trafikken, dog med nedsat hastighed i forhold til motorvej. Der foreslås hastighedsbegrænsning til 80 km/t. Dermed bliver der mindre støjbelastning af nærmiljøet i positiv tilgift. Et eventuelt tidstab for trafikken bliver ikke væsentligt anderledes end den eksisterende motorvejs forbindelse, der med aktiv skiltning ofte (-altid) har nedsat hastighed i og omkring tunnelrøret.

Vedrørende miljø påvirkning af den 3. forbindelse:
Der har altid været modstand mod nye veje, men denne forbindelse har været drøftet i de 30 år jeg har boet i byen. Jeg har undret mig over, hvor meget der bygges nær linjeføringen i det sidste 10år. Beboerne dér ses nu demonstrere mod linjeføringen, som de kendte før der blev bygget!? Området og Egholm selv, er ikke det naturlandskab det bliver fremført som. Det er landbrugsland alt sammen! Det er rigtigt at der kommer oddere, delfiner etc. til farvandet, men det er ikke på grund af Egholm. Det skyldes det klart forbedrede vandmiljø i linfjorden over de sidste 30 år. En bro eller en tunnel med vejanlæg vil ikke ændre på det eller landskabet. Det meste dyreliv kan i øvrigt svømme eller flyve over til Egholm, så der er ikke noget isoleret ø liv. Kun menneskelig Ø idealisme. Det er hyggeligt at være på øen, men den består udelukkende af landbrugsland med en smal strandzone omkring. Støjbelastningen er ikke værre end bymiljøet i øvrigt, især ikke hvis hastigheden holdes nede omkring 80-90 km/t. Dyrelivet vil hurtigt tilpasse sig, som når man ser sæler sove på bådebroerne i byen.

Mvh
Henrik Sabro Larsen
Ingeniør
Forchhammersvej 36
9000 aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Christensen (jensfrlv@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 17-12-2023 19:17

Hej.

Selvfølgelig skal vi have en Limfjordsforbindelse via Egholm.

Det er den eneste fornuftige løsning.

Vi Danskere er verdensmestre i at være IMOD forslag - så her en opbakning til forslaget.

Det er en god idé at sprede trafikken, og det mindsker også risikoen for sabotage mod vores infrastruktur.

Se så at komme igang.

Med venlig hilsen

Jens Færløv Christensen
Klostermarken 45
Aalborg
28191920

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Steen Frederiksen (sf40186330@gmail.com)
Titel: 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 12-12-2023 17:29

TRM

Jeg glæder på befolkningen nordvest for Limfjorden's vegne, at de får lettere ved at komme fra nord til syd.
Jeg glæder mig på egne vegne at det bliver lettere at komme fra syd til nord, og det er fra en der får direkte udsigt til motorvejen over Egholm.
Man kan slippe for kø på Limfjordsbroen eller E 45.

Og indsigelser ja naturligvis selv om alle i ca. 40 år har vidst at der kom en 3. forbindelse.
Og dyreliv, ja som Nordjyske skrev i deres leder forleden "det er utroligt så mange der lige pludselig er begyndt at interessere sig for oddere" med fornuftige fauna passager må disse problemer kunne løses.

Der er alligevel noget jeg ikke helt forstår, hvorfor bliver vejbanen over Egholm ikke gravet ned under terræn eller måske delvist under terræn.

Venlig hilsen

Steen Frederiksen
Egholm Færgevej 11.2.lejl.20
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mogens Olsen (agnetheogmogens@hotmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-12-2023 13:43

God middag
Vi går helt klart ind for en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Argumenter
-Den eksisterende Limfjordstunnels kapacitet er for længst overskredet.
-Der er kø næsten hver morgen helt op til Vodskov og på vej op mod Vestbjerg for motorvejstrafikken fra nord.
-Et ekstra tunnelrør vil generere mere trafik på den eksisterende motorvej i Nørre Uttrup. Denne bydel er i forvejen plaget af trafikstøj. Dette gør at et ekstra tunnelrør ikke er acceptabelt. Tilsvarende argument gælder for bydelene Gug og Vejgaard på sydsiden af Limfjorden.
-Der er ofte trafikstandsninger i et af tunnelrørene pga. trafikuheld i Limfjordstunnellen.
-Der spildes mange timer for erhvervsaktive personer når disse holder i kø for at komme igennem Limfjordstunnellen.
-Alle de trafikanter der kommer fra vestsiden af Nørresundby og som skal sydpå vil få kortere distance med en Egholm forbindelse. Det samme gælder for trafikanter fra vestsiden af Aalborg (Hasseris, Frejlev osv.) som skal nordpå over fjorden.
-Det haster med en 3. Limfjordsforbindelse for at undgå at den Nordjyske region bliver hægtet af i udviklingen.
-En limfjordsforbindelse over Egholm er oplagt set i relation til den 3. Største lufthavn i Danmark - Aalborg Lufthavn.
-Vedrørende dyreliv og natur: da man skulle anlægge Storebæltsbroen var det forventeligt at dette ville skade dyrelivet og faunaen. Det viste sig efter anlæggelsen af Storebæltsforbindelsen at der i det store og hele ikke var registreret problemer med dyreliv og fauna.

Venlig hilsen
Agnethe Roslev Østergaard og Mogens Højen Olsen
Kapelvej 33
Nørresundby

Sendt fra min iPad

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Mikkelsen (johemi1961@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse i Aalborg - høring
Sendt: 07-12-2023 21:26

Til Transportministeriet,

Herved skal jeg som beboer i området af den nye Limfjordsforbindelse give min fulde opbakning til projektet.
Aalborg midtby er yderst forurenet som følge af tæt trafik og megen stillestående trafik.
Som beboer tæt på Nørholmsvej er vi meget generet af trafik fra bl.a. Sønderholm og Nibe. Den nye Mølholmsvej forlængelse vil klart hjælpe.

Der er alt mulig grund til at få gang i byggeriet.
Det kan kun gå for langsomt.

Med venlig hilsen

John H. Mikkelsen
Filippavej 3
DK-9000 Aalborg
Tlf. +45 29891853

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 15-12-2023 14:29
Bilag: Klage til transportministeren[1736] 2023.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse mod Den 3. Limfjordsforbindelse, i Egholmlinjen.

Med venlig hilsen

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ebbe stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Larsen (erik_h_larsen@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 00:30

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:
”9.6.1 Eksisterende forhold
Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.
Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen.
Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”
Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Egholmforbindelsen vil aflaste tunnelen med 23%, mens et vendbart tunnelrør vil aflaste med 50% og koste det halve.

Underskrift:

Mvh.

Erik Larsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 07-01-2024 12:48

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:
”9.6.1 Eksisterende forhold
Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.
Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.
9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden
I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.
9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen
Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”
Bemærkninger til Transportministerens tekst:
Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.
Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:
Britta Pedersen
Njalsgade 50. 4.tv
2300 København

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Bertelsen (obertel@yahoo.com)
Titel: Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 27-12-2023 20:41

Til rette vedkommende.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til friluftsliv såvel til lands, som til vand (sejllads, roning ,lystfiskeri m.v.).

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende og fritidssejlere ikke kan bevæge sig frit rundt på eller om hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle eller ro ved en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turist- og friluftsdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021

- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.

- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

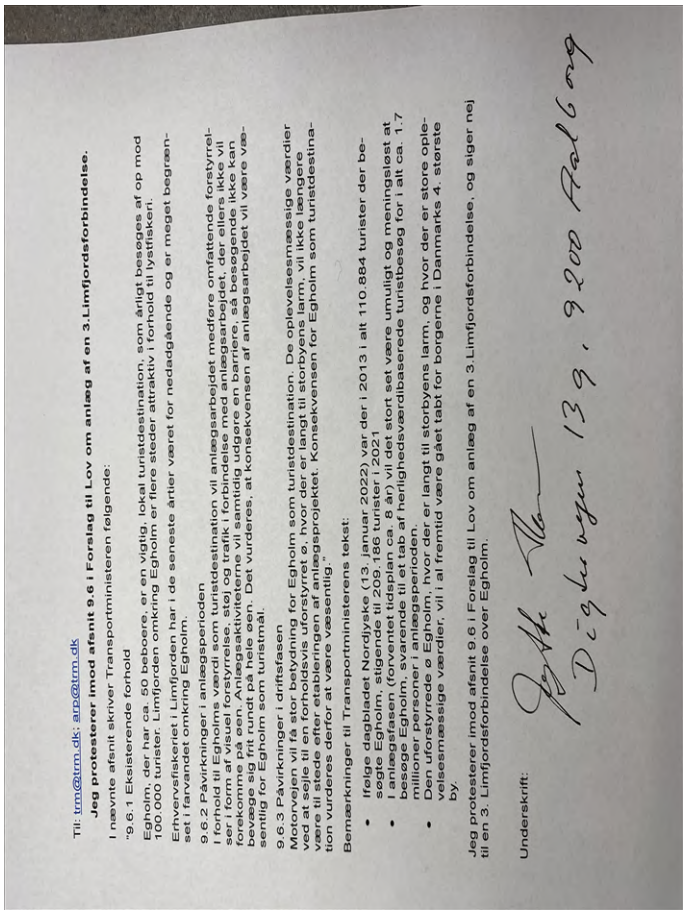
Med venlig hilsen
Ole Bertelsen
Demetervej 16,
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dánjal Hofgaard Hestoy (Danjalh.hestoy@gmail.com)
Titel: Egholmsforbindelsen
Sendt: 21-12-2023 21:59

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:
”9.6.1 Eksisterende forhold
Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.
Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.
9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden
I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.
9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen
Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”
Bemærkninger til Transportministerens tekst:
Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden. Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.
Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:
Dánjal Hestoy
Solbyen, Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Thomsen (jytte.thomsen@gmail.com)
Titel: Protest mod afsnit 9,6 i Forslag til Lov om anlæg af 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 21-12-2023 14:18
Bilag: IMG_0636.jpg;



Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet. Disse vil i forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle i en forholdsvis uforstyrret fjord, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministeriets tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet i perioden 2028 til 2034) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm. Forventet tab på 6 år vil i det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm. Forventet tab på 6 år vil i det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm. Forventet tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner turister i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift: Jytte Thomsen
Dalbuvej 139, 9200 Aalborg

Jeg protesterer mod afsnit 9,6 i Forslag til Lov om anlæg af 3. limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

-- AKT 311293 -- BILAG 82 -- [IMG_0636] --

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Digtervejen 13 g, 9200 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mail@mikkelgade.eu (mail@mikkelgade.eu)
Titel: Protest imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 19-12-2023 13:17
Bilag: Scanner - 2023-12-19 13_15_57.pdf;

Se vedhæftede!

Mvh
Mikkel Gade
23692377
mail@mikkelgade.eu

-- AKT 311293 -- BILAG 84 -- [Scanner - 2023-12-19 13_15_57] --

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift: Mikkel Gade

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Solveig Teigen (solveig.teigen@stofanet.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 14-12-2023 16:08
Bilag: Klage som alle kan indsende.docx;

Solveig Teigen

Sendt fra min iPad

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Solveig Teigen (solveig.teigen@stofanet.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 14-12-2023 16:08
Bilag: Klage som alle kan indsende.docx;

Solveig Teigen

Sendt fra min iPad

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 14-12-2023 15:33
Bilag: Klage til transportministeren.docx;

Til Anders R. Andersen!

Hermed fremsendes indsigelse mod Den 3. Limfjordsforbindelse, i Egholmlinjen.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Grænsevej 1
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Klage angående afsnit 9.6. Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 14-12-2023 08:02

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bettina Eriksen (info@minsundhed.nu)
Titel: Stop motorvej over Egholm
Sendt: 14-12-2023 01:28
Bilag: Klage over motorvej over Egholm.docx;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Jeg foreslår i stedet et ekstra tunnelrør i Aalborg Øst.

Underskrift: Bettina Eriksen, Vestbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tom Steen Jensen (tom@tomsteenjensen.dk)
Titel: Høringssvar ved. Anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 13-12-2023 15:16
Bilag: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse.pdf;

Hermed vedhæftet mit høringssvar.

Med venlig hilsen

Tom Steen Jensen
Erhvervspsykolog
Cand.psych.aut.
Telefon +45 22 75 2000
Web: www.tomsteenjensen.dk
LinkedIn: www.linkedin.com/in/tomsteenjensen

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Rebild, 13-12-2023

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag 5l Lov om anlæg af en 3.Lim:ordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold El Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle El en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger El Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.



Tom Steen Jensen
Erhvervspsykolog
Stentoften 68
Rebild
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maria Nielsen (mari779r@gmail.com)
Titel: Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 12-12-2023 14:27

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021

I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.

Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Maria Niemann Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: 58.500@gmail.com (58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Anlægslov 3. limfjord
Sendt: 12-12-2023 13:40
Bilag: Høringssvar anlægslov lH.pdf;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ingrid Høg

Stationsvej 81 B

9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Anlægslov 3. limfjord.
Sendt: 12-12-2023 11:36
Bilag: protest høringssvar mp.pdf;

-- AKT 311293 -- BILAG 100 -- [protest høringssvar mp] --

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Mona Elisabeth Pedersen

Stigsborg Bakke 48, 4 Lejl. 5

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar Anlægslov 3. limfjord
Sendt: 12-12-2023 11:28
Bilag: Høringssvar anlægslov up.pdf;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ulla Pedersen

Fredericiagade 26

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 12-12-2023 11:25
Bilag: Høringssvar anlægslov IRO.pdf;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Inger Rubæk Olsen

Engsigvej 106

Hellum

9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kristoffer stov strengsholt nielsen (lupocattivo86@msn.com)
Titel: ET PÆNT NEJ TAK TIL EN 3-Forbindelse over Egholm
Sendt: 11-12-2023 20:13

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:
”9.6.1 Eksisterende forhold
Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”
Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Vh Kristoffer Holmsberg - Født og opvokset i Nørresundby💪

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Vinther (lisbeth-vinther@vinsor.dk)
Titel: Borgerindsigelse mod Egholmforbindelsen
Sendt: 11-12-2023 16:49

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift

Lisbeth Vinther
Slåenvej 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, anlægslov - Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 11:01
Bilag: Høringssvar, råstoffer.pdf;

Hermed et høringssvar mere, som jeg vil bede om bekræftelse på.
Mvh
Susanne Zimmer

-- AKT 311293 -- BILAG 108 -- [Høringssvar, råstoffer] --

Skørping 09.01.24

Høringssvar til lovforslag om anlægslov, Egholmmotorvej

Råstoffer

Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m3 jord og 2.684.261 m3 bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, med 21,3 ha, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget.

Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er "vejkasseegnet", så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere. Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.

Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.

Allerede nu er vores forbrug af råstoffer alt for stort. I Danmark havde vi den 29.marts opbrugt den mængde råstoffer, som naturen kan nå at regenerere.

Derfor bør denne anlægsforslag lægges i graven.

Mvh

Susanne Zimmer

Purkervej 1

9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:15

Nej til **Egholmmotorvej** – Voldsomt forbrug af råstoffer
Der mangler specificerede oplysninger om belastning ved råstofgravning og transport. Flere strækninger af Egholmmotorvejen skal anlægges på dæmning. Egholm skal udvides med 21,2 ha, der hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder opfyldning.
Vejanlægget kræver tilførsel af 3.564.877 m3 jord og 2.684.261 m3 bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten) iflg. Miljøkonsekvensrapporten fra 2021. Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for.
Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er "vejkasseegnet", så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere. Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.
Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.
Med venlig hilsen
Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Granum (granum.martin@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:08

Fra Nordens Paris til Nordjyllands Herning.

Med den overskrift mener jeg, at Aalborgs herlighedsværdi og meget store og væsentlige rekreative områder vil blive uopretteligt ødelagt hvis dette projekt gennemføres. Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by. Der vil kun komme mere støj af dette projekt. Godt nok står der i projektet at der alt i alt vil komme mindre støj ved at anlægge motorvejen, men det gælder ikke hele den vestlige del af Nørresundby og Aalborg, der ifølge rapportens egne tal VIL få mere larm. "Netto-besparelsen" fås ved at sætte nye støjværn op på E45 og så trække dem fra som en "rabat". De støjværn kunne man jo bare have sat op for længst. Jeg synes der bliver snydt på vægtskålen når man laver støjværn syd for Aalborg på E45 og så trækker den støjdæmpende gevinst fra på E39.

Jeg synes også det er uambitiøst at ikke at (turde) bruge WHO's standarder for sundhedsskadelig støj, men i stedet – ud af det blå – bruge egne uambitiøse standarder for at kunne presse et larmende projekt som dette igennem. Nogen embedsmænd burde skamme sig.

Mere om støj:
Vand er en såkaldt "hård akustisk overflade. Lyd ledes bedre over vand end over land. Det afspejles ikke i Vejdirektoratets støjkort. Det må være en fejl.

Vinden blæser fra vestlige retninger op mod 40 % af tiden (kilde DMI). Det er slet ikke regnet med i støjudbredelsen. Det mener jeg er vildledende. Der burde være en model for støjen, der kan/tør bruge de reelle vejrmæssige vilkår i det område, der undersøges i en VVM. Støjprognosen (der allerede sker skidt ud) er mere rosenrød end virkeligheden vil blive for Aalborg og Nørresundbys borgere.

Mvh. Martin Granum
Martin Granum
Skrænten 5
9400 Nørresundby
Mobil: (+45) 61462144
granum.martin@gmail.com

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Chres Roendrup (chres@krc-trading.dk)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, januar 2024
Sendt: 11-01-2024 22:54
Bilag: image008.emz;

Til rette vedkommende i Transportministeriet

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.

Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

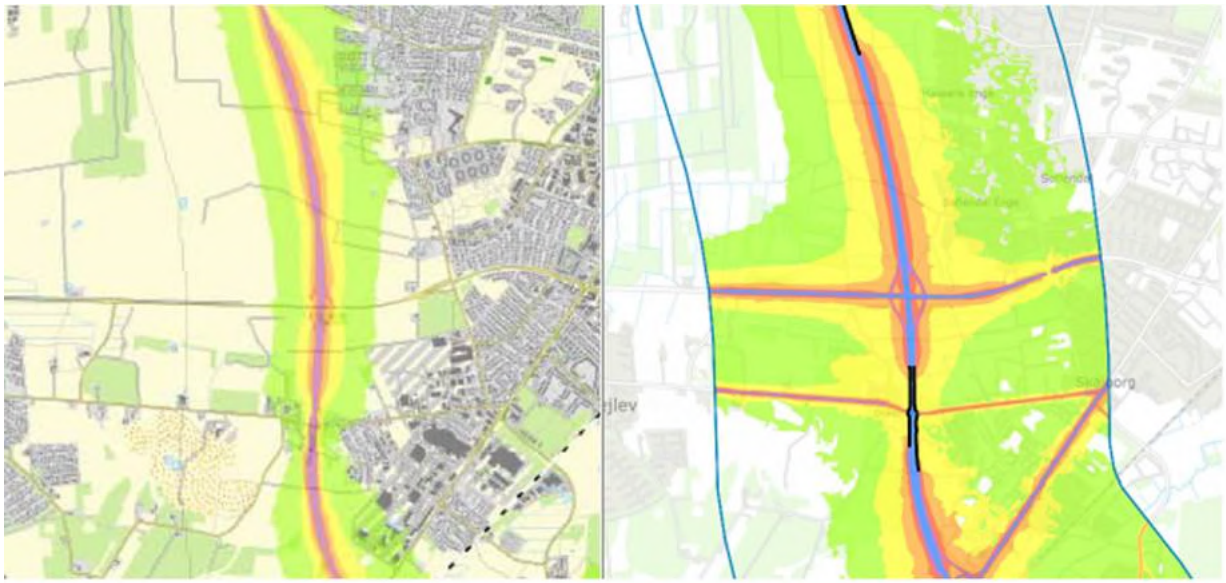


FIG 1
VVM 2011. Beslutningsgrundlag. VVM 2023

Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt uacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.



FIG 2

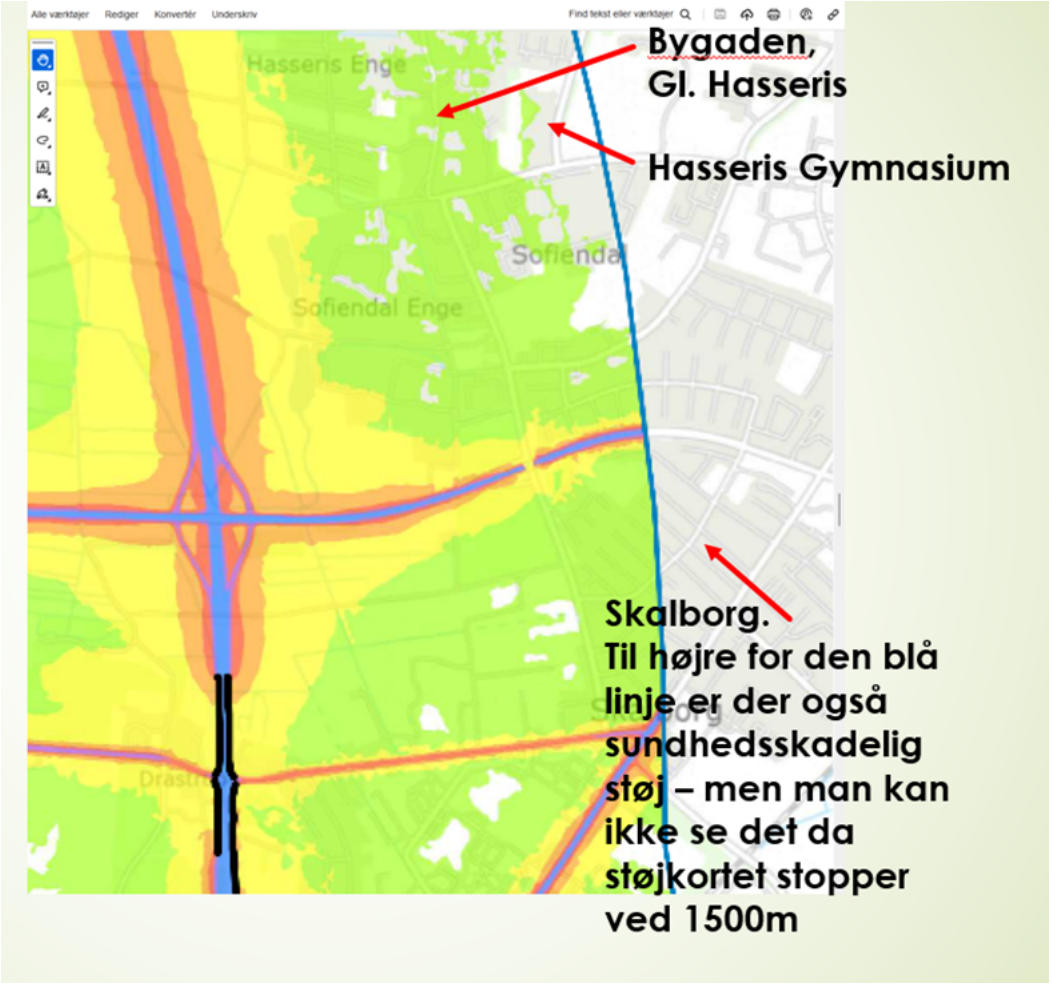


FIG 3

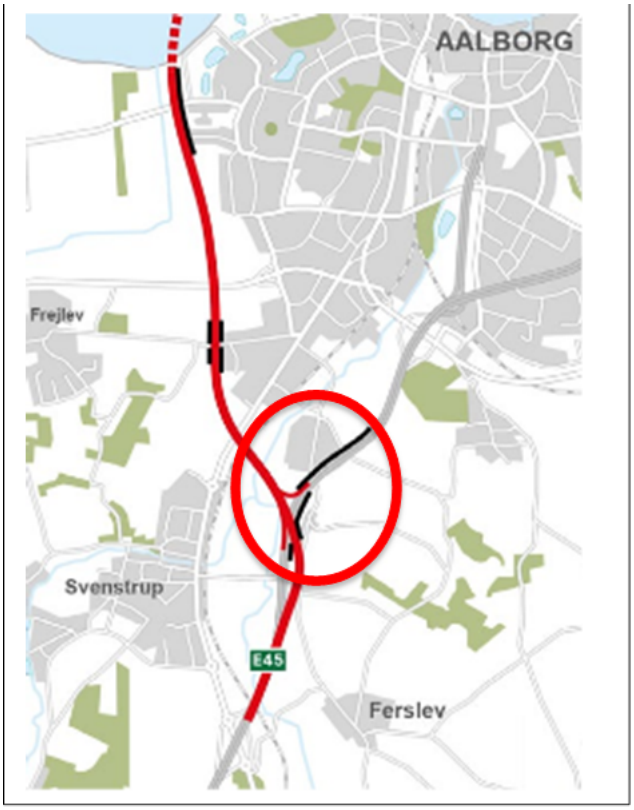


FIG 4

45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Jeg beder jer venligst bekræfte modtagelsen af mit fremsendte høringssvar hurtigst muligt, tak.

Med venlig hilsen / Best regards

Chres Røndrup
'Lembgaarden'
Egholm 11
DK-9000 Aalborg
Denmark

Mobile: +4520701445
E-mail: Chres@krc-trading.dk

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image008'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby.

Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj.

Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016).

Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje".

I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

I øvrigt er det svært at finde svar på, hvad støjforurening fra de kommunale tilslutningsveje vil blive!

Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

--
Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25

9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Iben Leer Parnell (ibenleer@msn.com)
Titel: Høringssvar ang motorvej over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:15

Brug gerne dette som høringsvar. Lav om eller klip, som du har lyst til. Giv også gerne en tilbagemelding, hvis jeg har skrevet noget fejlagtigt

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg fortsat vinde konkurrencen om at være Danmarks mest støjplagede by. Nej vel!

Med en motorvej over Egholm vil Aalborgs befolkning lide overgreb af biler og deres konstante støj. Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. Ingen tysk by er så plaget af støj som Aalborg.
Det undrer mig selvfølgelig, at WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn.
I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150).
Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.
Og andre borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen.
Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad.
Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.
Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg ,vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Konsekvenser ved støj
Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til
Verdensmål 3
Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.
Verdensmål 11
Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs

bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn
Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj.
Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres aftensmad. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende.
Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel. Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.
I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.
De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.
Inden man påbegynder anlæggelse af Egholm motorvejen, bør det i det mindste undersøges, om et så højt og langt støjværn, der her er tale om, har den ønskede effekt i forhold til alle støjplagede borgere.
Det vil sige, at borgere langs med motorvejen - både på den østlige og vestlige side af den - kan nyde deres hjem inde og ude uden at blive udsat for sundhedsskadelig støj.
Hvis ikke det kan lade sig gøre, bør motorvejen over Egholm ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel.
Mvh Iben Leer Parnell

Sendt fra Outlook til iOS

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: "Hans J. Høyer" (hjhoyer@icloud.com)
Titel: Høringssvar til MKV og forslag til Anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:02
Bilag: Støj.pdf;

Hermed høringssvar til MKV og forslag til Anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg beder om at få en kvittering for modtagelse af høringssvaret.

#HvemGiderBoiAalborg

Hilsen
Hans J. Høyer
Aalborg

Mobil 51 4646 22
hjhoyer@me.com

Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og Vejdirektoratet

Høringssvar

Støj

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Støj over 55 decibel skader helbredet

En undersøgelse fra det Europæiske Miljøagentur (EEA) i 2020 påviste, at når man bor i et område, hvor gennemsnitsstøjen er over 55 decibel, vil det på sigt påvirke helbredet. Det er især hjertesygdomme og demens, der fremkaldes af støjen. Derudover er der set mulige sammenhænge med diabetes, slagtilfælde, brystkræft og tyktarmskræft jf. Kræftens bekæmpelse.

Selv uden Egholmlinjeføring er Aalborg det mest støjbelastede by med over 100.000 indbyggere i Danmark. Yderligere 10.000 husstande vil blive berørt af sundhedsskadelig støj ved en eventuel etablering af Egholmforbindelsen.

Undersøgelsen fra EEA står ikke alene. Forskere fra Syddansk Universitet har sammen med forskere fra de øvrige danske universiteter undersøgt sammenhængen mellem trafikstøj ved ens bopæl og risikoen for udvikling af demens blandt ældre. Studiet er baseret på registeroplysninger om mere end 1,9 mio. danskere fra 60-års alderen og opefter bosiddende i Danmark mellem 1994-2017. Disse danskere blev undersøgt for eksponering af trafikstøj helt ned på adresseniveau. Disse data blev sammenholdt med oplysninger, hvor mange af deltagerne, der blev registreret med en demensdiagnose i perioden 2024-2017. Resultatet viste at der var en signifikant sammenhæng mellem trafikstøj og demens. Risikoen for Alzheimers var øget med ca. 27% for personer bosiddende i støjende omgivelse (mere end 55 decibel) i.f.t. mindre støjende omgivelser (under 40 decibel). Tilsvarende var risikoen for demens af alle typer øget med 18%.

Endvidere viste undersøgelsen, at risikoen stiger proportionalt med støjnveauet. Dette er væsentlig, da Miljøkonsekvensrapporten baserer sig på Miljøstyrelsen vejledende tåle-værdier på 58 decibel. For god ordens skyld vil jeg blot nævne at decibel skalaen er logaritmisk. Antallet sygdomsramte må således alt andet lige forventes at blive betydeligt større, når grænseværdien er 58 decibel og ikke 55 decibel.

WHO anbefaler en støjgrænse på 53 decibel. Hertil kan nævnes at Miljøstyrelsen nyeste anbefaling er 52 decibel for motorveje.

En Egholmlinjeføring vil således bringe ufatteligt mange Aalborgensere i risiko for at død af blodpropper, slagtilfælde og demens. Hertil kommer de forringede leveår inden dødsfaldene.

Jeg ser ikke at disse forhold er inddraget i Miljøkonsekvensvurderingen. Den er således ikke retvisende som beslutningsgrundlag.

Med den foreliggende viden fra EU miljøagentur og Syddansk Universitet, kan Folketinget ikke erklære sig i god tro. Dette åbner for en række kollektive retssager i den kommende år fra familier til afdøde som følge af blodpropper, slagtilfælde og demens. Sammenhængen er jo åbenbar.

I.f.t. støjestimaterne fra en eventuel Egholmforbindelse, skal det bemærkes at støjen kun er fremskreven nogle få år frem. Rettelig burde støjen fremskrives for de næste 30 år. Eksemplet er, at da E45 åbnede gennem Limfjordstunnellen omkring 1970, var støjbelastningen fra den daværende motorvej ubetydelig. I 2024 er støjen fra E45 ulidelig og sundhedsskadelig.

I dette høringssvar vedr. den sundhedsskadelige støj, bør det nævnes at overvejelser om at mindske støjen langs E45 ved anvendelse af støjskærme ikke mindsker støjen fra en eventuel Egholmforbindelse. Det er ren hokus-pokus og manipulering af beslutningsgrundlaget. Selvfølgelig skal støjen minimeres langs E45 med alle midler. Men det mindsker jo ikke den støj, der vil ramme 10.000 ejendomme langs en Egholmlinjeføring.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

Nordtoft 36

9000 Aalborg

hjhoyer@me.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: A Weis (anjawejs@gmail.com)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:26

Til Anders Petersen og rette vedkommende i Transportministeriet.

Høringssvar vedr. støjgener fra Egholm Motorvejen

Støjgenerne fra en bynær Egholm Motorvej kommer til at påvirke tusindvis af mennesker i den vestlige del af Aalborg og Nørresundby samt alle der benytter de rekreative arealer langs Limfjorden, Hasseris Å, Lindholm Å samt på Egholm og Limfjorden (sejlere, kajakroer, surfere, strand- og badegæster m.fl.).
Et alternativ er at sænke hastigheden på Egholm Motorvejen. Dette vil udover at komme de mange tusinde borgere til gavn, også gavne dyrelivet, herunder Bilag IV arten Damflagermus.

TV2.dk bragte den 17. december 2022 en historie om 13 kommuner, der har søgt Vejdirektoratet om tilladelse til at sænke hastigheden på bynære motorvejsstrækninger ned til 50-80 km/t, se link: https://nyheder.tv2.dk/samfund/2022-12-17-kommune-saetter-hastighed-ned-paa-motorvej-forventer-stoej-reduceret-med-18-procent?fbclid=IwAR2YmlPfexxjUUEdUpBR7x7YCN1iGbIoWI1butS9ahP8QXvb7i2-nEy8BNU

Og TV2 Østjylland bragte en historie den 8. oktober 2021 om sænkning af hastighed til 50 km/t af hensyn til Damflagermus, se link: https://www.tv2ostjylland.dk/silkeborg/sjaelden-dyreart-tvinger-hastigheden-ned-paa-nyaabnet-vej?fbclid=IwAR3pCbkh4Dg3DjCIQp4TwdJPNLCaIjuil0gTcgHuPoJ2xU-l8yh2mYdcJq4

Vil Transportministeriet og Vejdirektoratet lave supplerende støjberegninger for at undersøge effekten af en sænkning af hastigheden til 50-80 km/t?

Mvh.
Borger, Anja Wejs
Tjørnevænget 12,
9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Højland Hansen (ghhnissum@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. støj
Sendt: 11-01-2024 20:15

I forbindelse med udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, ønskes følgende taget i betragtning:

Støjgenerne fra en bynær Egholmmotorvej kommer til at påvirke tusindvis af mennesker i den vestlige del af Aalborg og Nørresundby samt alle der benytter de rekreative arealer langs Limfjorden - herunder Hasseris Å, Lindholm Å samt på Egholm og Limfjorden (sejlere, kajakroer, surfere, strand- og badegæster m.fl.).

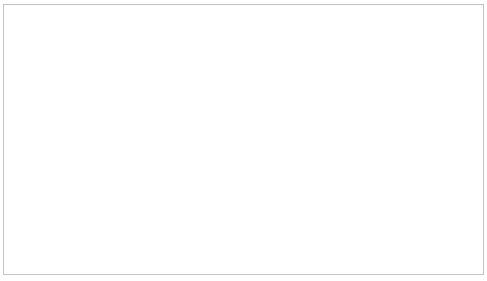
Et alternativ er at sænke hastigheden på Egholmsmotorvejen.
Dette vil udover at komme de mange tusinde borgere til gavn, også gavne dyrelivet, herunder Bilag IV arten Damflagermus. TV2.dk bragte den 17. december 2022 en historie om 13 kommuner, der har søgt Vejdirektoratet om tilladelse til at sænke hastigheden på bynære motorvejsstrækninger ned til 50-80 km/t, se link:
Kommune sætter hastighed ned på motorvej - forventer støj reduceret med 18 procent - TV 2
Og TV2 Østjylland bragte en historie den 8. oktober 2021 om sænkning af hastighed til 50 km/t af hensyn til Damflagermus, se link:
Sjælden dyreart tvinger hastigheden ned på nyåbnet vej | TV2 Østjylland (tv2ostjylland.dk)

Jeg foreslår, at Transportministeriet og Vejdirektoratet laver supplerende støjberegninger for at undersøge effekten af en sænkning af hastigheden til 50-80 km/t.



Sjælden dyreart tvinger hastigheden ned på nyåbnet vej

På grund af flagermus må trafikanterne 'kun' køre 50 km/t på den nyåbnede Nordskovvej i Silkeborg. Men en løsning er på vej, så hastigheden - nogle gange - kan komme højere op.
www.tv2ostjylland.dk



Kommune sætter hastighed ned på motorvej - forventer støj reduceret med 18 procent

13 kommuner har bedt Vejdirektoratet om tilladelse til at nedsætte hastigheden. I Gladsaxe udvides motorvej, og samtidig sættes hastigheden ned.
nyheder.tv2.dk

Mvh.
Gitte Højland Hansen
Soløjevej 6
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - indsigelse mod Støjforurening
Sendt: 11-01-2024 20:14

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

Den valgte trace vil medføre en væsentlig støjforurening og forringelse af bynære rekreative arealer

VVM redegørelse for den vestlige Limfjordfjordsforbindelse viser at blandt andet beboere i Hasseris Enge og Sofiendal Enge til at leve med støj på mellem 53 og 58 dB L_{den}.
Risikoen for at få en blodprop i hjertet begynder at stige, når man lever i støj på 53 dB L_{den} og derover. Det fandt forskerne bag en større WHO-rapport i 2018. Støjen ved en
vestlig motorvejsforbindelse vil dermed være sundhedsskadelig ifølge WHO-rapporten. Men hvor stor den forøgede risiko i spændet mellem 53 og 58 dB L_{den} er, ved man stadig ikke
med sikkerhed, men er støjen oppe på 59 dB L_{den}, er risikoen for en blodprop i hjertet fem procent højere.

Den forøgede forekomst for blodpropper, vil betyde et samfundsmæssigt økonomisk tab, der ikke er kapitaliseret i den økonomiske opstilling for vestforbindelsens i forvejen dårlige samfundsmæssige forrentning, der i den senest opdaterede
version af VVM redegørelsen, dateret 2023, er angivet til 3,5 % pro anno.

Vælger man at udbygge den østlige forbindelse, vil der kun ske en meget begrænset stigning i støjniveauet for de personer der bor langs denne forbindelse. En forøgelse af trafikmængden med 25%, svarende til det den vestlige forbindelse forventes at aflaste, vil jf Vejdirektoratet give en forøgelse af trafikstøjen på 1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring. Vælges en udbygning af den østlige forbindelse opnås en betydelig økonomisk besparelse, der blandt andet kan bruges til en bedre støjafskærmning langs E 45, eller alternativt at opkøbe og nedrive de mest støjbelastede parceller.

En anden negativ påvirkning af folkesundheden, som følge af den vestlige forbindelse, er den ødelæggelse af bynære rekreative arealer, der enten direkte bliver berørt af traceen, eller som vil få en stærkt forøget støjbelsatning.
Syd for fjorden, på områderne mellem Drastrup og Skalborg og mellem Hasseris Shelterpark og Vester Fjordpark vil motorvejen afbryde naturskønne stiforbindelser, på Egholm vil det yndede udflugtssted Kronborg med tilhørtende nærvedliggende badestrand bilve
støjbelastet og afskåret fra den øvrige del af øen, nord for fjorden vil den rekrative sti til "verdens ende", blive reduceret fra en bynær naturoplevelse til et stærkt visuelt og støjbelastet område.

Ingen af disse herlighedsforringelser er kapitaliseret i de nuværende budgetter, men vil være med til at forringe den i forvejen tvivlsomme økonomi ved den vestlige forbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Høgh (janhogh15@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:01

Til rette vedkommende

Jeg er som kommende nabo til den 3. Limfjordsforbindelse meget forundre og bekymret over den tilsidesættelse af WHO anbefaling af sundhedsfarlig støj.

Min bekymring og forundring går på, at man ved etablering af forbindelsen vil skabe et støjinferno til et meget stort område i Aalborg. Et område der idag ikke er støjplaget og et område hvor mange tusinde borgere lever i naturskønne omgivelser. Områder, hvor der ligger flere institutioner der også i fremtiden, vil blive påvirket og belastet af støj.

Støj der beviselig er sundhedsskadeligt.

Jeg har fuld forståelse for behovet for en 3. forbindelse, men beliggenheden er helt helt forkert. Den er for dyr, udnyttelsen bliver for ringe og man opnår at støjbelaste et endnu ikke stødbelastet område i Aalborg.

Såfremt fornuften ikke måtte sejre og forbindelse bliver lagt hen over Egholm, så håber jeg inderligt at man er så fornuftig at man fra ministeriets side, nedsætter hastigheden på motorvejen, således støjbelastningen bliver markant mindre og dermed også skader et langt færre antal borgere i Aalborg.

Man kan med fordel tage ved lære af en by som Berlin, hvor hastigheden nedsættes i takt med øget beboelse. En nedsættelse af hastigheden for alm. biler til 90 km/t og 70 km/t for lastbiler, vil betyder en væsentlig nedsættelse af støjbelastningen.

Med venlig hilsen
Jan Høgh

K.E. Færgemanns vej 14,
9000 Aalborg
Mobil - 20123619

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Kruhøffer (jenskruhoffer@gmail.com)
Titel: Indsigelse Anlægslov - 3. limfjordsforbindelse Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 18:42
Bilag: Indsigelse mod Egholmmotorvejen – Anlægslov Sofie K.pdf;

Hermed min indsigelse.

Vh Sofie

Indsigelse mod Egholmmotorvejen – Anlægslov.

Vi kommer til at leve i et støjhelvede hvis motorvejen gennemføres.

Vi er en familie med far, mor og 3 børn. Vi ser med skræk frem til at komme til at bo tæt på motorvejen.

Som journalist har jeg sat mig lidt ind i sagen.

I Aalborg er 67% af befolkningen udsat for sundhedsskadelig støj. Vejstøjen i Tyskland falder, mens den stiger i DK, hvor ca. 800 årligt dør for tidligt af vejstøjsrelaterede sygdomme, hvilket koster samfundet ca 44 mia.

At bygge yderligere en motorvej gennem den mest stille, vestlige del af Aalborg og Nrs.by vil medføre at 26.000 nye borgere rammes af sundhedsskadelig trafikstøj.

Støjen vil påvirke langt større områder end VDs gamle beregningsmetoder viser.
Høje støjskærme vil på visse steder formindske støjen for de nærmeste beboere, men det hjælper ikke for beboelse lidt længere væk, hvor der tilmed kan opstå uforudseelige støjlommer.

Støjen vil også forværres fra den øgede bytrafik, som skal krydse gennem byernes i forvejen alt for små veje, hvis trafikanterne vil forsøge at benytte den anden motorvej ved trængsel.

Egholmmotorvejen nedbringer ikke støjen som påstået i VVM. Den spreder den i stedet ud over et meget større areal og over mange flere boliger.

Så er der også tale om fusk med tallene, når støjreduktion med støjværn på E45 trækkes fra for støjbelastningen på Egholm motorvejen.

Det er fiktive beregninger, så på papiret nedbringe støjen på E45 til under 58dB i gennemsnit.

Støjstigningen - i de i dag ikke-støjramte områder - fra 0 til 58dB tæller slet ikke med, da støj fra 0-58dB i flg. dansk lovgivning påstås ikke at være sundhedsskadeligt.

Myndighederne bør lytte til eksperter i WHO og få indført en lavere støjgrænse for sundhedsskadelig støj på max 53dB.

Det er også stærkt kritisabelt, at VD benytter misvisende støjberegningsmetoder, som gang på gang undervurderer det forventede omfang af støj.

Der bør i stedet benyttes moderne metoder, som andre lande anvender, hvor der undgås bias pga gennemsnitsbetragtninger over døgn og år og hvor støj i stedet udspecificeres for eksempelvis hverdage og for natten.
Der bør også fremlægges støjberegninger, som viser fremtidig forventet støjbelastning ud over de første år, når trafikken stiger yderligere.
Der bør ikke benyttes et landsgennemsnit for støj. I stedet bør beregningerne forholde sig

til lokale forhold som vind, stigende terræn samt beliggenhed på dæmninger og broer.

Jeg gør indsigelse mod den manipulerede beregningsmetode, som reelt vil udsætte 26.000 borgere i Aalborg vest for sundhedsskadelig trafikstøj og kræver at Egholmforbindelsen stoppes indtil der er lavet en mere redelig støjberegning.

Venlig hilsen

Sofie Klingberg
Hasserishave 10, 9000 Aalborg.
Kommende Adresse pr. 15. Februar 2024: Poul Anker Bechsvej 179, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Aalborg har Danmarksrekord som Danmarks mest støjbelastede by.
Sendt: 11-01-2024 18:34

Aalborg har Danmarksrekord som Danmarks mest støjbelastede by.

Egholmlinjen er i strid med den Regional Udviklingsstrategi indsatsområder om ”Renere natur og miljø” samt ”Bedre trivsel og sundhed”.
Egholmlinjen vil forårsage at yderligere 26.000 beboere i regionen, der bor langs den planlagte linjeføring, vil udsættes for sundhedsskadelig støj. Det vil have store sundhedsomkostninger for Region Nordjylland og uoverskuelige menneskelige konsekvenser på helbred og trivsel for regionens beboere.

På landsplan er de samfundsøkonomiske omkostninger der knytter sig til sygdom pga. vejstøj allerede oppe på 4,4 mia. kr. og stærkt stigende. Det vurderes, at 802 personer årligt dør for tidligt i Danmark iht. den seneste rapport om Environmental noise in Europe (EEA no. 22/2019 (EU). I rapporten er Aalborg i øvrigt anført som værende Danmarks mest støjbelastede by.

Der findes både billigere og bedre alternativer til Egholm linjen, som vejdirektoratet desværre ikke har undersøgt, men som kompetente kræfter i Borgerbevægelsen har udarbejdet forslag til. Disse forslag ligger ved den eksisterende motorvejsstrækning i Aalborg øst. Som, Ifølge vejdirektoratet, ikke vil blive aflastet tilstrækkeligt når Egholm linjen står færdig. Faktisk så lidt, at den trængsel der i dag opleves ved tunnelen, vil være den samme den dag Egholm linjen åbnes.
Man kan derfor med stor fordel udvide E45 i stedet for at bygge en motorvej i Egholm linjen, fordi man med meget stor sandsynlighed alligevel vil være nødt til at udvide E45, med en ekstra tunnel hvor vejbanerne kan anvendes til at udvide kapaciteten i den retning der er brug for den, når der er behov, hvilket typisk er i sydlig retning om morgenen og i nordlig retning om aftenen.
Der ligger mange støjplagede boliger langs med E45. Dem kunne man jo bruge de overskydende midler, der ellers skulle have været brug til Egholmlinjen, på at beskytte betydeligt bedre end i dag, ved at overdække motorvejen på udvalgte steder. Til stor glæde og gavn for beboerne med meget mindre støj og udvidede muligheder for rekreative områder på taget af overdækningerne.

Derfor vil det være en katastrofal og gigantisk fejl for Aalborg og Nørresundbys borgere hvis den planlagte motorvej i Egholm linjen gennemføres. Begge byer vil blive omsluttet at støjende og forurenende motorveje hele vejen rundt. Der vil formentlig ikke være en plet i byen hvor du ikke vil kunne høre trafikken fra en af de to motorveje.

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Store omkostninger for befolkningen i Aalborg, på Egholm og i Nørresundby
Sendt: 11-01-2024 18:30

Store omkostninger for befolkningen i Aalborg, på Egholm og i Nørresundby

En motorvej i Egholm linjen vil have store negative omkostninger for befolkningen i Aalborg, på Egholm og i Nørresundby. Da motorvejen tænkes opført i vest, vil den altdominerende vestenvinde sørge for at støj og forurening fra udstødning og dæk vil blive blæst ind over byen. Især det faktum at motorvejen primært bygges på dæmninger og broer, vil give støjen fri passage ind over byen. Ikke engang den forventede øgede andel af elbiler vil hjælpe på støjen, da elbiler støjer mere pga deres større vægt, da det er støj fra dækkene man hører når farten overstiger 40km/timen og ikke motorstøj. Ydermere bliver der tale om støj fra en kant hvor der hidtil ikke har være støjproblemer af den art.

Nørresundby, Lindholm og bebyggelserne ned mod begge sider af fjorden vil blive specielt hårdt udsat for støj fra motorvejen over Egholm og lavbroen over Nørredyb, hvor støjen vil fortsætte uhindret over vand ind over byen og de rekreative områder langs fjorden.

Desuden vil en 10 meter høj vejoverførsel over Thistedvej ved lufthavnen, komme op i højde med Lindholmhøje og blive absolut ødelæggende for en ellers fantastisk udsigt og et velbesøgt område med vigtig kulturarv.

Ydermere vil motorvejen ”bagom” Nørresundby blive en sikker kilde til spredning af støj og møg ind over byen og ikke mindst den nærliggende kolonihavehusbebyggelse. Alene det at motorvejen tænkes anlagt på dæmninger, vil komme til at virke som en enorm barriere for både dyr og mennesker i et hovedsageligt fladt landskab.

Aalborg og Nørresundby vil blive omkranset af 2 motorveje en i øst og en i vest – altså støj med støj på!

Tag nu hensyn til Aalborg og Nørresundby indbyggere, der i forvejen er Danmarks mest støjbelastede befolkning.

Egholm motorvejen må betegnes som et helt igennem håbløst og uacceptabelt vejprojekt!

Birte Svop, Nørresundby

Med venlig hilsen
Birte Svop

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ole Sanden (olesanden7@gmail.com)
Titel: Indsigelse.
Sendt: 11-01-2024 17:18

Skal Aalborg fortsat vinde konkurrencen om at være Danmarks mest støjplagede by. Nej vel! Med en motorvej over Egholm vil Aalborgs befolkning lide overgreb af biler og deres konstante støj. Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. Ingen tysk by er så plaget af støj som Aalborg. Det undrer mig selvfølgelig, at WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn. I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag. Og andre borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen. Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad. Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby. Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj. Da Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg ,vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag. Konsekvenser ved støj Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3 Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig. Verdensmål 11 Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling. Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives. Støjværn Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj. Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres aftensmad. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende. Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel. Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk. I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB. De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj. Inden man påbegynder anlæggelse af Egholm motorvejen, bør det i det mindste undersøges, om et så højt og langt støjværn, der her er tale om, har den ønskede effekt i forhold til alle støjplagede borgere. Det vil sige, at borgere langs med motorvejen - både på den østlige og vestlige side af den - kan nyde deres hjem inde og ude uden at blive udsat for sundhedsskadelig støj. Hvis ikke det kan lade sig gøre, bør motorvejen over

Egholm ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:00

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by, af det Europæiske Miljøagentur (EEA). Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter og dødsfald, vil jeg mene at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: *"Støjgener fra byveje og motorveje",* (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at *"Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje"*. I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til.
VVM-redegørelsen har ikke medtaget den fremherskende vestenvind som vi har denne del af landet, som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen, da blæsten vil bære støjen ind over byen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Venlig hilsen
Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette sonne (sonnepost5@gmail.com)
Titel: Høringssvar, vedr 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinien
Sendt: 11-01-2024 16:13

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Mvh Mette Sonne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Støjforurening og forringelse af rekreative arealer
Sendt: 11-01-2024 16:12

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm: **Den valgte trace vil medføre en væsentlig støjforurening og forringelse af bynære rekreative arealer**

VVM redegørelse for den vestlige Limfjordfjordsforbindelse viser at blandt andet beboere i Hasseris Enge og Sofiendal Enge til at leve med støj på mellem 53 og 58 dB Lden. Risikoen for at få en blodprop i hjertet begynder at stige, når man lever i støj på 53 dB Lden og derover. Det fandt forskerne bag en større WHO-rapport i 2018. Støjen ved en vestlig motorvejsforbindelse vil dermed være sundhedsskadelig ifølge WHO-rapporten. Men hvor stor den forøgede risiko i spændet mellem 53 og 58 dB Lden er, ved man stadig ikke med sikkerhed, men er støjen oppe på 59 dB Lden, er risikoen for en blodprop i hjertet fem procent højere.

Den forøgede forekomst for blodpropper, vil betyde et samfundsmæssigt økonomisk tab, der ikke er kapitaliseret i den økonomiske opstilling for vestforbindelsens i forvejen dårlige samfundsmæssige forrentning, der i den senest opdaterede version af VVM redegørelsen, dateret 2023, er angivet til 3,5 % pro anno.

Vælger man at udbygge den østlige forbindelse, vil der kun ske en meget begrænset stigning i støjniveauet for de personer der bor langs denne forbindelse. En forøgelse af trafikmængden med 25%, svarende til det den vestlige forbindelse forventes at aflaste, vil jf Vejdirektoratet give en forøgelse af trafikstøjen på 1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring. Vælges en udbygning af den østlige forbindelse opnås en betydelig økonomisk besparelse, der blandt andet kan bruges til en bedre støjafskærmning langs E 45, eller alternativt at opkøbe og nedrive de mest støjbelastede parceller.

En anden negativ påvirkning af folkesundheden, som følge af den vestlige forbindelse, er den ødelæggelse af bynære rekreative arealer, der enten direkte bliver berørt af traceen, eller som vil få en stærkt forøget støjbelsatning. Syd for fjorden, på områderne mellem Drastrup og Skalborg og mellem Hasseris Shelterpark og Vester Fjordpark vil motorvejen afbryde naturskønne stiforbindelser, på Egholm vil det yndede udflugtssted Kronborg med tilhørtende nærvedliggende badestrand bilve støjbelastet og afskåret fra den øvrige del af øen, nord for fjorden vil den rekrative sti til ”verdens ende”, blive reduceret fra en bynær naturoplevelse til et stærkt visuelt og støjbelastet område.

Ingen af disse herlighedsforringelser er kapitaliseret i de nuværende budgetter, men vil være med til at forringe den i forvejen tvivlsomme økonomi ved den vestlige forbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Casper Knudsen (caspknudsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:06

Aalborg har som by allerede massive støjproblemer i Øst pga. E45, som går gennem byen og tæt på boligområder uden ordentlig støjdæmpning. Med en Vestforbindelse vil den del af Aalborg, som i dag ikke lider under støj lide samme skæbne som Aalborg Øst. Det seneste projekt har endda - uden megen opmærksomhed - rykket linieføringen yderligere et par hundrede meter tættere på boligerne på sydsiden af fjorden. De sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj er velbeskrevet og motorveje producerer den værste form for støj. Jeg har selv tidligere boet med vejstøj og ønsker det ikke for min værste fjende. Dengang man byggede E45 havde man ikke den samme viden om støjs sundhedsmæssige konsekvenser, som man har idag. Hvorfor lave den samme fejl nu og bygge endnu en motorvej klods op af beboelsesområder i landets 4. største by? Det er fuldstændig uforståeligt for mig, at man med den viden, man har om støjs sundhedsmæssige konsekvenser idag, kan tage sådan en beslutning.

Egholm-motorvejen er placeret i lavland (enge) lige vest for Aalborg nyopført, tæt bebyggelse med få hundrede meter mellem vejen og de første matrikler. Dette er ikke synligt i VVM-materialet hvor der bruges 2011-kort og det fremgår som om motorvejen befinder sig langt udenfor byen. Vestenvinden vil frit transportere støjen ind over 26.000 borgere, der kan forvente støj i sundhedsskadelige niveauer.
WHO har for nylig nedjusteret niveauet for sundhedsskadelig støj til 53dB fordi vi er blevet klogere på hvor skadelig støj er. Vejdirektoratet fastholder 58dB. Herudover bruges en støjmodellering, der udjævner over hele året og kun baserer sig på etableringsåret, dvs uden indregning af forventede trafikstigninger. Vind tages der heller ikke højde for på trods af at motorvejen på hele engstrækket langs Aalborg vil lægge hævet mellem 2 og 10 m over jorden og på størstedelen af strækningen helt uden støjafskærmning.
Udover boliger vil mange af vores rekreative områder i Aalborg blive ramt af støjen. Det gælder f.eks. Drastrup skov, Vestre Fjordpark, Mølholm, Verdens Ende, Vestre Bådehavn og skudehavnen og ikke mindst Egholm. Dette er alle de rekreative områder vi har i Vest, som bruges til vandsport, gå- og løbeture, krabbefiskning med ungerne, badning og alle de ting, som gør livet godt. Det er bare ikke det samme at gå en tur i skoven eller langs vandet med en motorvej på lydtapetet.
Aalborg er allerede uden Egholm-motorvejen landets mest støjplagede by. Hvorfor skal Aalborgs borgeres sundhed ødelægges for at få pendlere fra Brovst kan spare 5 minutter i morgentrafikken?

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Casper Knudsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: gitte røndrup (grondrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, januar 2024
Sendt: 11-01-2024 13:26

Til rette vedkommende i Transportministeriet

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket erstærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.
Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

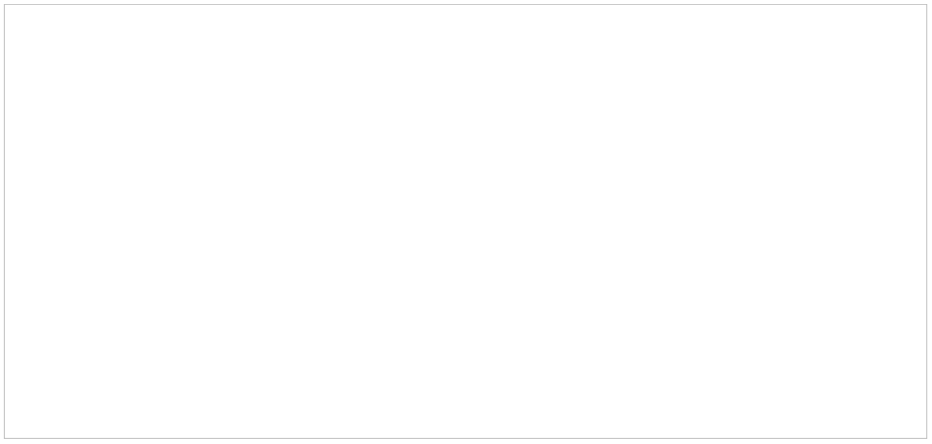


FIG 1

VVM 2011. Beslutningsgrundlag. VVM 2023

Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt uacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.

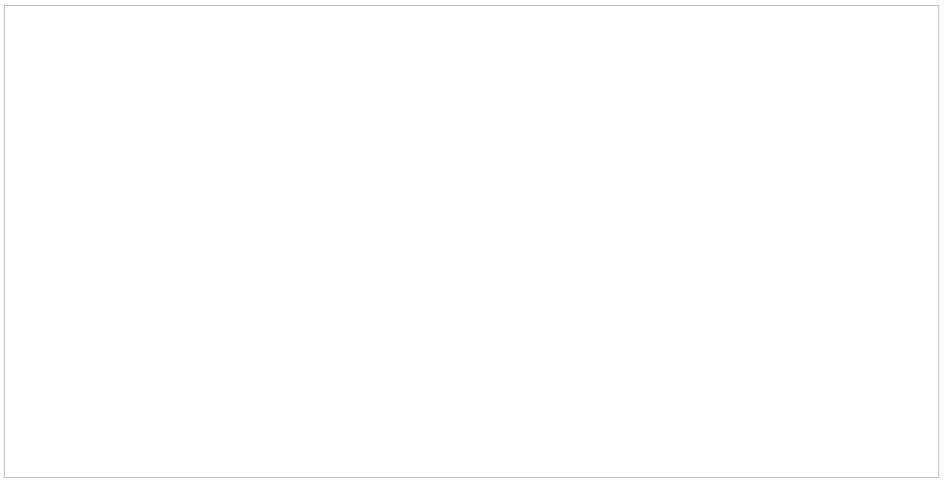


FIG 2

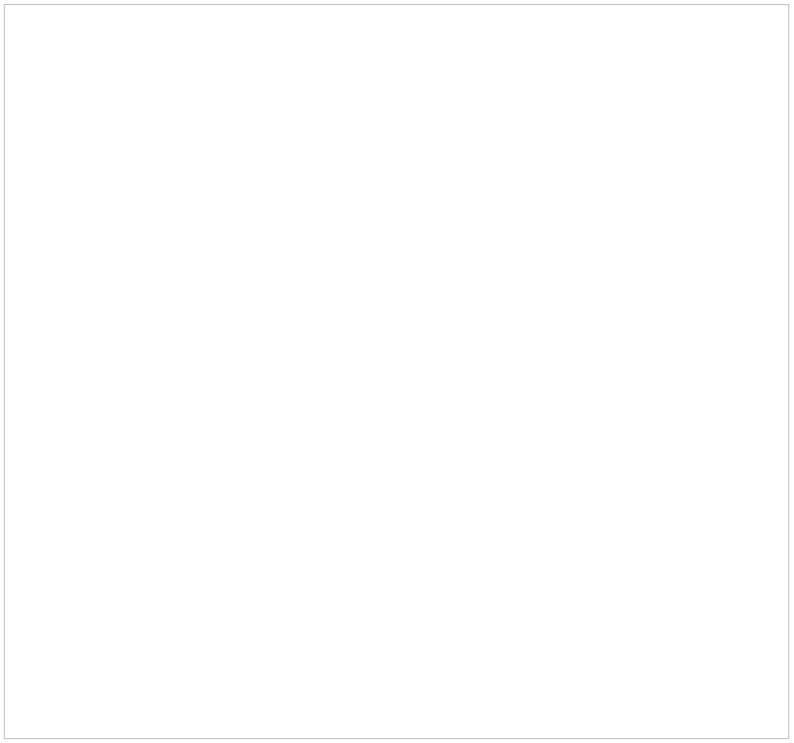
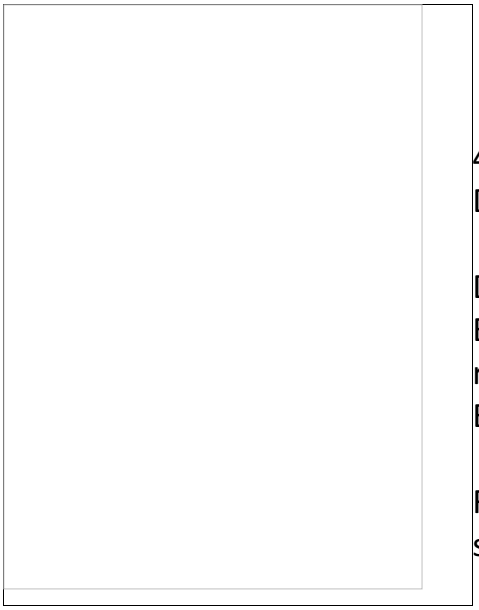


FIG 3



45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

FIG 4

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Venlig hilsen
Gitte Røndrup

Lembgaarden
Egholm 11
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Siv von Bülow (sivbulow@icloud.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr 3. LFF. 2023. KORT.pdf
Sendt: 11-01-2024 11:58
Bilag: Høringssvar til Transportministeren vedr 3. LFF. 2023. KORT.pdf;

Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.

Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

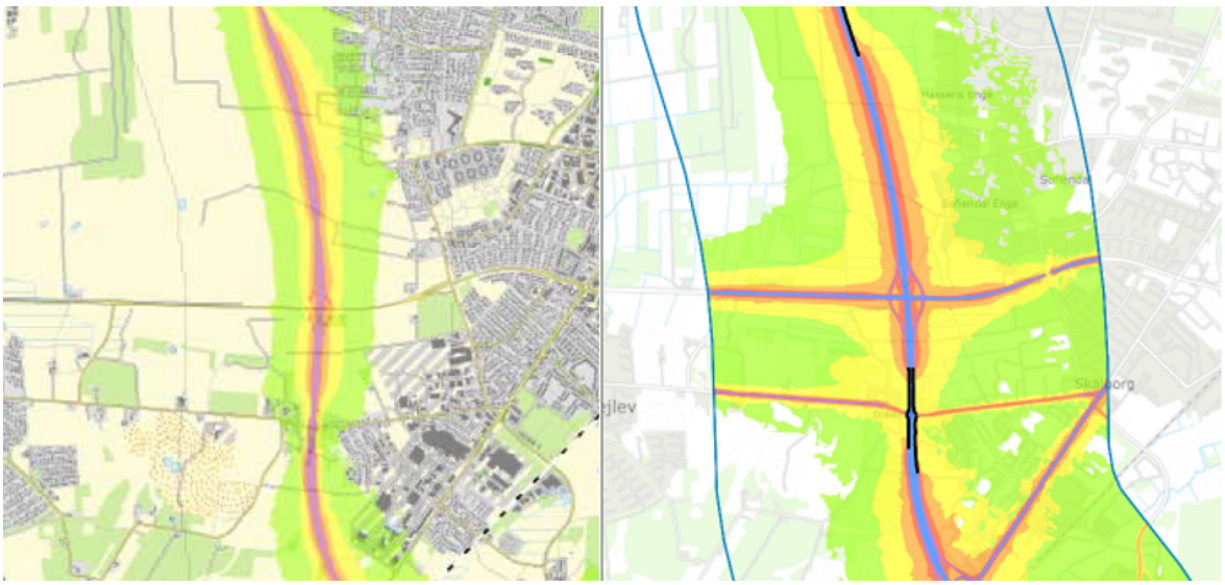


FIG 1
VVM 2011. Beslutningsgrundlag. VVM 2023

Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt uacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.



FIG 2

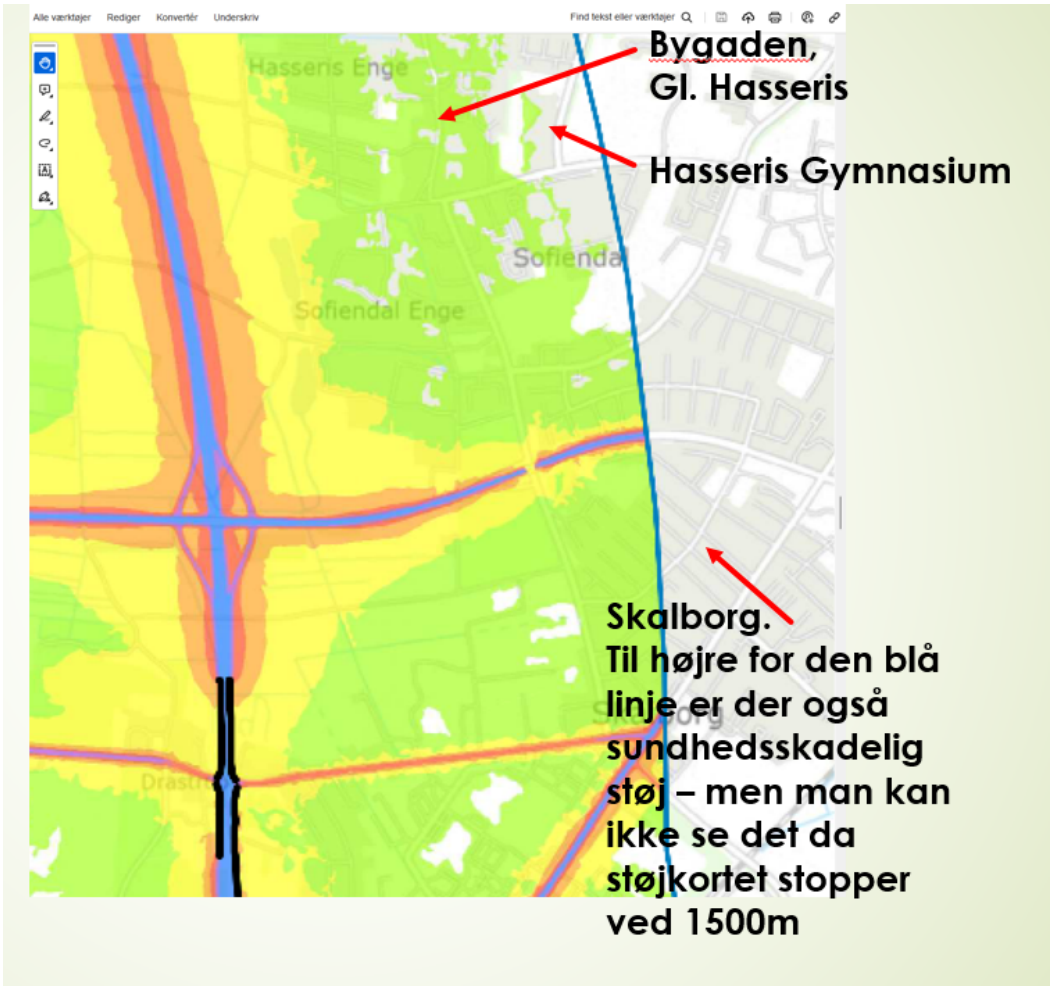
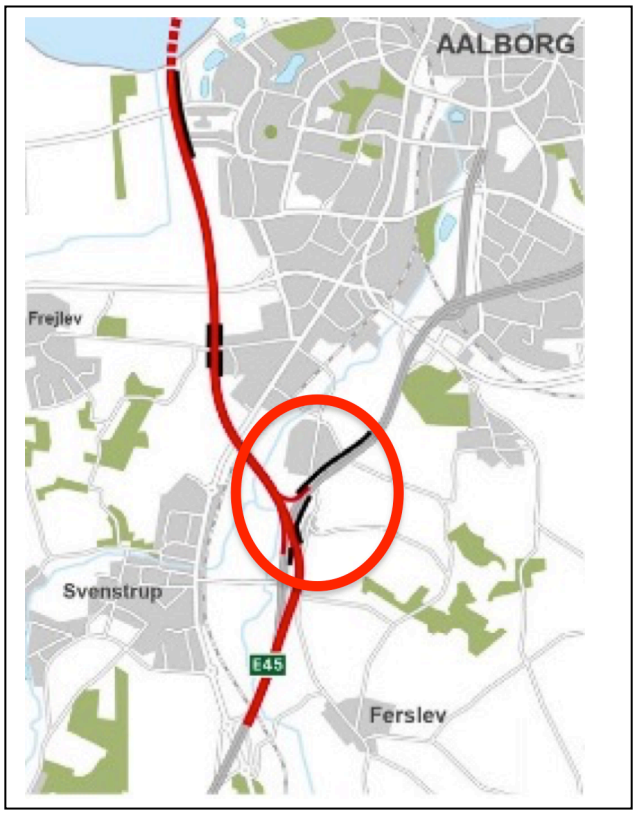


FIG 3



45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

FIG 4

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Mvh.

Siv von Bülow

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kristian Røndrup (roendrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 10:57
Bilag: Høringssvar til Transportministeren vedr 3. LFF. 2023.pdf;

Til rette vedkommende,

Se venligst vedhæftede høringssvar.

Mvh. / Kind Regards

Kristian Røndrup
Østerbrogade 111, 1., 117
2100 København Ø, Denmark
Phone: +45 22 31 54 50

Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.

Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

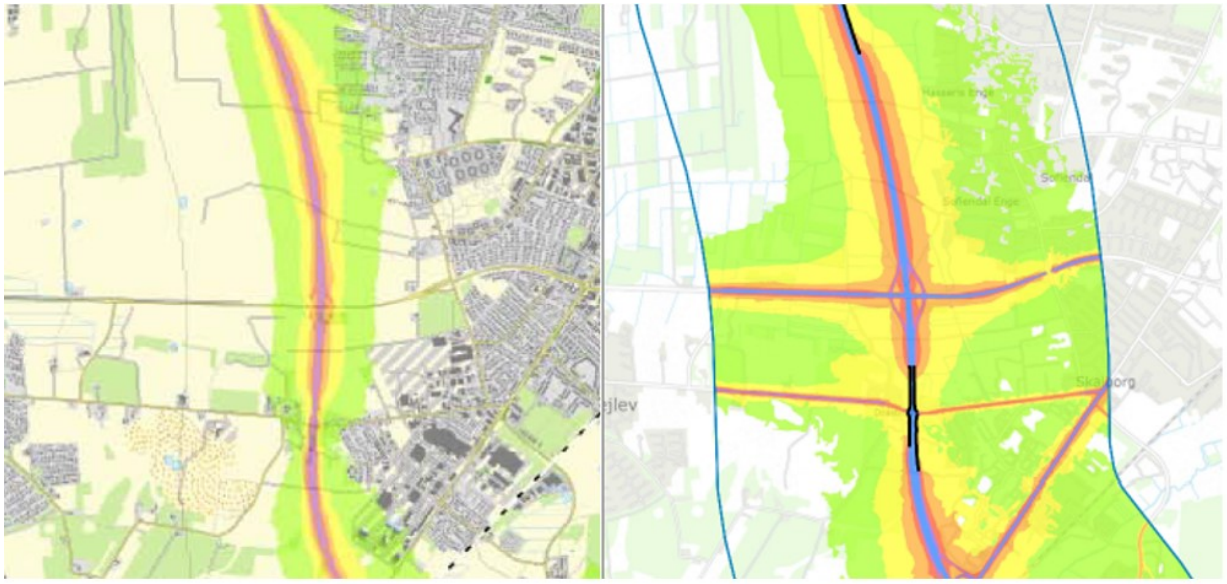


FIG 1
VVM 2011. Beslutningsgrundlag. VVM 2023

Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt uacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.



FIG 2

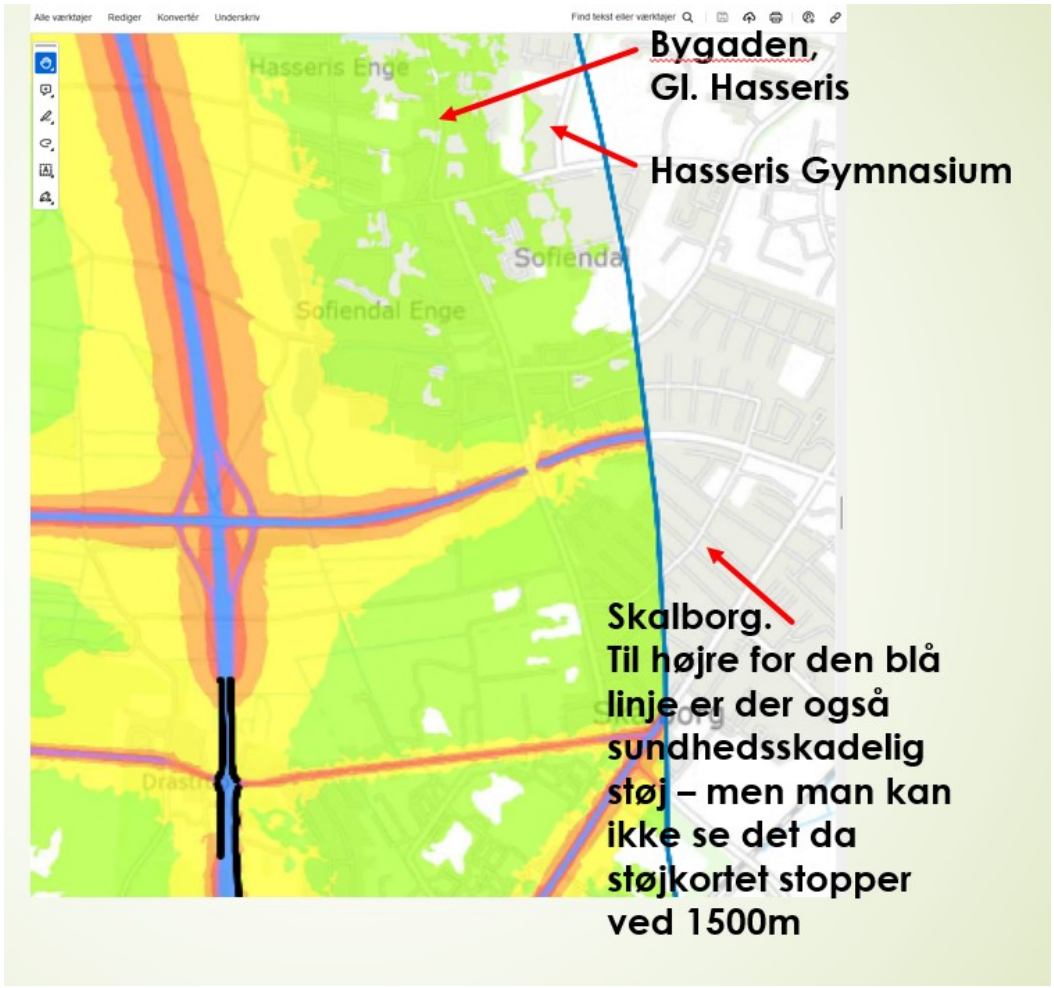
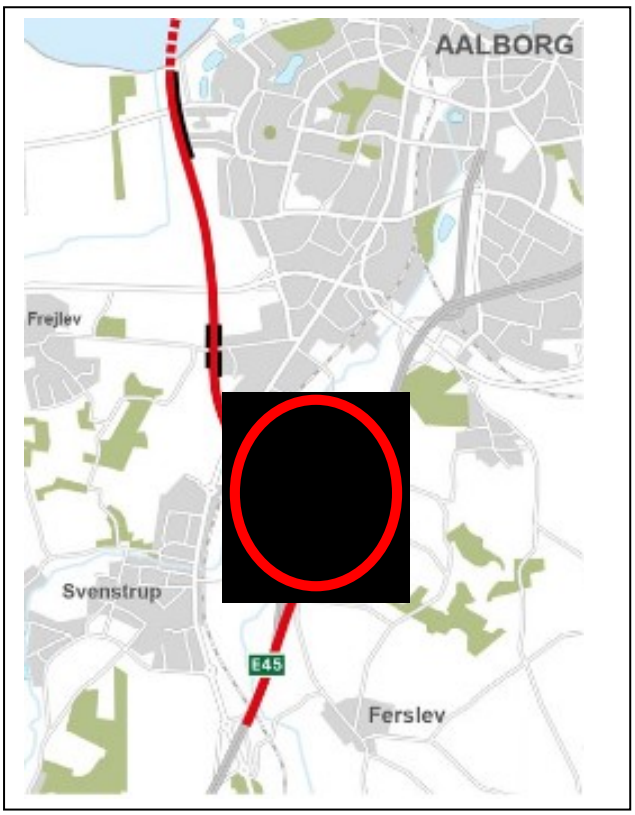


FIG 3



45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

FIG 4

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Mvh. Kristian Røndrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marie Tolstrup (mariehoehltolstrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 00:28

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og hele det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby.

Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er netop kendetegnet af byliv med kort adgang til natur og en pause fra byens larm. Til gavn for borgernes almindelige velbefindende.

Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

I VVM-undersøgelsen anvendes ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB.

Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Det er uambitiøst for et land som Danmark, hvor forhold, der modarbejder stressreducering og borgernes trivsel ikke normalt siddes overhørige. Det er ikke bare uforståeligt, men meget meget kritisabelt, at man lukker øjnene for de åbenlyse konsekvenser en motorvej over Egholm vil have.
Det kan jeg ikke acceptere.

Marie Tolstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten Ries (karsten.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg
Sendt: 10-01-2024 22:04

Hermed mit høringssvar til VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg.

Der er mange grunde til, at en motorvej i Egholmlinjen er et forældet og dårligt projekt. En af dem er den støjpåvirkning, som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Linjeføringen er placeret alt for tæt på de eksisterende boligområder, hvilket er uacceptabelt i sig selv samtidig med, at støjpåvirkningen vil ramme de boligområder, som man forventer vil komme i fremtiden. Den vestlige del af Aalborg vil blive et boligområde med en motorvej igennem, ligesom man har skabt i Aalborg bydelen Gug. Man burde være blevet klogere i 2024 og undgå dette for de kommende generationer. Det er uacceptabelt at støtte et motorvejsprojekt, der ikke engang følger WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.
I VVM-undersøgelsen anvendes kritisabelt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Jeg håber mit svar vil blive taget alvorligt.

Venlig hilsen

Karsten Ries
Johannes Hofmeisters Vej 8
DK-9000 Aalborg
E: karsten.ries@gmail.com
M: +45 2559 0840

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:13

Nej til **Egholmmotorvej** – Støj
Aalborg er den mest støjbelastede by i Danmark, og så vil man klemme byen inde mellem 2 motorveje. Man vil føre en motorvej tæt på bebyggelse i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, der er bygget i perioden efter 2011, hvor man fik ideen til en motorvej vest om Aalborg.
Aalborg har allerede i dag flest boliger, hvor man oplever vejstøj, der er over EU's tilladte grænseværdier.
Motorvejen projekteres efter en støjgrænse på maksimalt 58 dB i de tilstødende boligområder. Det er 5 dB over den grænse på 53 dB, som WHO anbefaler. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig**.**
Selvom man ved at støjen i områderne Sofiendal og Hasseris-Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det iflg. den seneste miljøkonsekvensrapport.
Det betyder, at store områder, ikke "bare" Sofiendal og Hasseris Enge, men nu helt op til Hasseris Gymnasium er blandt de helt centrale områder i Aalborg, der kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj jf. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt.
Det er ikke acceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Det er negativt for folkesundheden.
Med venlig hilsen
Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: stig Lorentsen (stiglorentsen6@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeriet om støjreduktion på Amagermotorvejen
Sendt: 10-01-2024 19:30

Til Transportministeriet

Vi kan forstå, at der med de støjværn, der er lagt op til i lovforslaget, vurderes at blive en væsentlig negativ påvirkning, da der i området vil være over 8000 støjbelastede boliger.

Vi finder det respektløst at ignorere Vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapport vel vidende, at støj er forurening, som skader menneskers helbred og truer deres liv. Andre steder i samfundet bruges store ressourcer på at bekæmpe forurening til gavn for miljø og mennesker.

Der findes mange tekniske løsninger til bekæmpe støj, så trafik og mennesker kan eksistere sammen. Der skal blot foretages prioritering, som tilgodeser hensynet til de mennesker, der bor ved vejen.

Vi ser frem til at miljøet respekteres.

Med venlig hilsen
Tina og Stig Albæk Lorentsen
Hvidovre Strandvej 27
2650 Hvidovre
Tlf. 21713874

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: knudsuhr@bbnpost.dk (knudsuhr@bbnpost.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 19:16

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023"

Støjvurderinger

Egholmforbindelsen vil medføre, at ekstra over 20.000 mennesker i Nørresundby/Aalborg bliver udsat for sundhedsskadelig støj. Det kan undgås ved at udvide kapaciteten på E45 vha et parallelrør med tre spor og forbedre tilslutningsanlæggene. En væsentlig billigere løsning, der så giver økonomisk mulighed for at støjafskærme den nødvendig strækning af E45 syd for tunnelen ganske effektivt.

Vejdirektoratets støjberegninger viser kun støj som midlet døgn-niveau. Støjniveauet vil være væsentligt større på hverdage i myldretiden. Desuden tager Vejdirektoratets beregninger kun i al for ringe grad hensyn til den fremherskende vindretning i området. De overvejende vestlige vinde, vil resultere i at støjniveauet ofte vil være noget højere ind mod Nørresundbys vestlige del samt Vestbyen og Hasseris på Aalborgsiden.

Der er kun på en kortere strækning projekteret med støjskærm langs Egholmlinjen, og kun på Aalborgsiden, vest for Hasseris.

Med venlig hilsen

Knud Suhr

Ellebæk 6

Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Støj og boligområder
Sendt: 10-01-2024 19:05
Bilag: Støj og boligområder.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Støj og boligområder
Den støjpåvirkning som motorvejen over Egholm vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er uacceptabel. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.
I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Støj og boligområder

Den støjpåvirkning som motorvejen over Egholm vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er uacceptabel. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et

acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og

overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:02
Bilag: Støj Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema støj.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

<u>Øget støjbelastning</u> af Danmarks i forvejen mest støjbelastede by pga et ULOVLIGT motorvejsprojekt, hvor alternativer ikke er undersøgt* og som derfor IKKE er samfundsnødvendigt*. Derfor gør jeg indsigelse mod projektet og anlægsloven.

I Aalborg er 67% af befolkningen udsat for sundhedsskadelig støj; ingen by i Tyskland er på samme niveau. Og mens vejstøjen i Tyskland falder, stiger den i DK, hvor ca. 800 årligt dør for tidligt af vejstøjsrelaterede sygdomme, hvilket koster samfundet ca 44 mia.

Med yderligere en motorvej gennem den mest stille del af Aalborg og Nrs.by vil ca. 26.000 flere rammes af sundhedsskadelig vejstøj.
Tilmed forstærkes støjen fra en Egholm-motorvej dels pga en herskende vestenvind 2/3 af året og dels fordi terrænet øst for motorvejen er stigende, hvilket forværrer udstrækningen af det støjplagede område, da støj ruller op ad bakke.
Støjen vil påvirke langt større områder end VDs forældede beregningsmetoder viser.

Høje støjskærme vil på visse steder formindske støjen for de nærmeste beboere, men det er kendt at det ikke hjælper for beboelse lidt længere væk, hvor der tilmed kan opstå uforudseelige støjlommer. Nye udstykninger i Sofiendals enge syd for fjorden er allerede - med forventet åbningstrafik - beliggende i skadelig støjzone over 58dB.

De steder i syd i engene, hvor støjværn på 6m sættes op, bliver motorvejens synlige højde min. 9m, da vejen er beliggende på en 3m høj dæmning. På Egholm fortsat beliggende på en 3m høj dæmning, videre nord over fjorden på en 8m høj "lavbro" uden støjværn og op i 10m´s højde gennem Nørresundby igen uden støjværn. Det bliver aldeles rædselsfuldt både støjmæssigt og visuelt at bo i Drastrup, Hasseris og Sofiendals enge, på Egholm og i den vestlige del af Nørresundby.
Alle os der bor ved fjorden, ved hvor meget lyde forstærkes over vand og igen vil vestenvinden forstærke støjen fra Egholm og fra "lavbroen" ind over vest- og midtvest delen af Aalborg.
Støjen vil også forværres fra den øgede bytrafik, som skal krydse gennem byernes i forvejen alt for små veje, hvis trafikanterne vil forsøge at benytte den anden motorvej ved trængsel.

Egholmmotorvejen nedbringer ikke støjen som påstået i VVM. Den spreder den i stedet ud over et meget større areal og over mange flere boliger.
Og at støjreduktion med støjværn på E45 trækkes fra for støjbelastningen på Egholm motorvejen er et yderst kreativt tiltag, men stærk kritisabelt og totalt misvisende. I flg. VD´s fiktive beregninger nedbringes støjen på E45 derved til under 58dB i gennemsnit.
Støjstigningen - i de i dag ikke-støjramte områder - fra 0 til 58dB tæller slet ikke med, da støj fra 0-58dB i flg. dansk lovgivning påstås ikke at være sundhedsskadeligt.
Ej heller tæller støjstigningen til over 58dB med for de områder, hvor Aalborg kommune har lavet lokalplaner efter 2014. Da kommunen vidste, at en motorvej kunne komme, undlader staten at forholde sig til området, hvor kommunen har lokalplanlagt et boligområde uden at sikre, at det ikke blev ramt at sundhedsskadelig støj.
Ét er at kommunen har opført sig uansvarligt, noget andet og igen kreativt er, at den støj som er kendt, så ikke tæller med i VD´s beregninger.

I flg. VD og dermed folketinget kan vi alle bo med 58dB som acceptabelt støjgennemsnit.
Denne lovgivning øger konstant støjforureningen i Danmark og medvirker til, at der træffes dårlige og kortsigtede beslutninger for samfundet.

Myndighederne bør lytte til eksperter i WHO og få indført en lavere støjgrænse for sundhedsskadelig støj på max 53dB.

Det er også ***stærkt kritisabelt, at VD benytter misvisende støjberegningsmetoder, som gang på gang undervurderer det forventede omfang af støj***.
-Der bør i stedet benyttes moderne metoder, som andre lande anvender, hvor der undgås bias pga gennemsnitsbetragtninger over døgn og år og hvor støj i stedet udspecificeres for eksempelvis hverdage og for natten.
-Der bør også fremlægges støjberegninger, som viser fremtidig forventet støjbelastning ud over de første år, når trafikken stiger yderligere.
-Der bør ikke benyttes et landsgennemsnit for støj. I stedet bør beregningerne forholde sig til lokale forhold som vind, stigende terræn samt beliggenhed på dæmninger og broer.
-Hvordan kan samfundsberegninger for en motorvej være skruet sammen således at støj bliver en positiv samfundsøkonomisk faktor, fordi man simpelthen bare kan postulere, at den bliver under den (i forvejen alt for høje "støjgrænse") på 58dB over døgnet/året?
Det er regulær vildledning af borgerne og af det politiske system.

Det er også yderst kritisabelt, at danske borgere gang på gang efterlades retsløse, når myndigheders beregninger om støjgener slår fejl og de sundhedsskadelige støjgrænser overskrides, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen eller pga trafikstigninger.

Støjbelastningen ved E45 gennem byerne skal i stedet nedbringes.
Det er decideret forkasteligt, at der på nuværende tidspunkt, hvor en anlægslov fremlægges, ikke er lavet en sammenlignelig VVM for ét ekstra vendbart rør ved E45 tunnellen (dvs i alt 9 spor), den nødvendige udvidelse af E45, omlægning af diverse uheldigt placerede bynære til-og frakørsler samt for hvad det vil koste at overdække E45 motorvejen gennem byerne med mulighed for at benytte områderne til f.eks rekreative områder, boligområder eller til solceller, som det gøres flere steder i Tyskland. Dette ville reelt nedbringe støjbelastningen af Aalborg og Nørresundby.

Støjen skal ikke spredes mere og de endnu støjfrie boligområder skal bevares.
Der skal ikke bygges flere støjende motorveje tæt på boligområder.

Hvis I politikere vedtager anlægsloven, så påfører I 26.000 flere borgere støj og I mindsker samtidig muligheden for i stedet at bruge pengene på at lave reelle støjdæmpende foranstaltninger, hvor støjen i forvejen er utilstedelig høj og sundhedsskadelig.
Og så godkender I også de yderst tvivlsomme og gammeldags regnemetoder, som ligger til grund for både VVM og Anlægslov.

Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".
Anlægsloven er et kreativt forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov. Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.

Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Støj fra motorvej
Sendt: 10-01-2024 18:55

Afsender

Navn: *Jørgen Klit*

Rolle: *Borger*

Svar

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-92187

Modtagelsesdato: 2024-01-07

Overskrift: støj

Argumentation: En vestlig forbindelse over Limfjorden vil betyde store konsekvenser for rigtig mange indbyggere i både Aalborg og Lindholm/Nørresundby. I disse år tales der meget om, hvor skadelig trafikstøj er, og hvordan det påvirker menneskers liv og sundhed. Da vinden oftest kommer fra vest vil det betyde en stor belastning for indbyggerne, der kommer til at bo i nærheden af motorvejen og endda langt omkring denne. Da Aalborg Kommune i forvejen er en af de mest støjbelastede byer i Danmark, hvis ikke den mest støjplagede, er det en helt forkert vej at gå. Der findes alternativer, som vil betyde meget mindre påvirkning end den foreslåede.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Ulidelig støj, døgnet rundt, 365 dage årligt
Sendt: 10-01-2024 18:52

Afsender

Navn: *Hanne Juul*

Rolle: *Borger*

Svar

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-91497

Modtagelsesdato: 2024-01-02

Overskrift: påvirkning af miljø

Argumentation: Etablering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse som foreslået, vil få vidtrækkende konsekvenser for rigtig mange borgere, både nu og i al fremtid. Der vil være påvirkning af støj døgnet rundt, hvilket alle undersøgelser viser er skadeligt. Op til 58 db skulle være inden for "ikke skadeligt", men ved mange motorveje i Danmark er det allerede meget højere, op i nærheden af 80 db. Vi ved i dag, at der er op mod 500 borgere, der dør tidligere pga. støj fra trafik, som er den største støjforurener, der findes! Og selv om der etableres støjværn minimerer dette kun støjen op mod 10 db. Hvis det fortsat er 100 % tæt og slutter til ved jorden, hvilket man kan tvivle på at det vil kunne alle steder. Sendt fra min iPad

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Støjgener
Sendt: 10-01-2024 18:28

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. støjforurening.

Området ligger i vestenvindsbæltet med retninger nordvest og sydvest der vil føre ekstrem støj indover Aalborg og Nørresundby.

10.000 boliger udsættes for sundhedsskadeligt støj.

Mvh.

Annie Maria Petersen

Toftevej 9

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:40

Støjforurening stresser og mindsker livskvalitet

En motorvej over Egholm spærrer Aalborg inde af motorvej og øger støj- og luftforureningen.

En vestlig motorvej lægger en låg af støj over Aalborgs Vestby, Egholm og Nørresundby, ligesom det er boligområder, der får motorvejen tæt på i Mølholm og nybyggerierne i Hasseris Enge og Sofiendal Enge.

Det øger menneskers stressniveau at være udsat for støj døgnet rundt. Det er overflødigt at pålægge mennesker en sådan belastning, når der findes andre gode løsninger for en 3. limfjordsforbindelse, herunder at udvide den bestående tunnel.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til støj
Sendt: 10-01-2024 15:29

Kære Minister
Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, da jeg mener at det vil medføre en kraftig støjforurening i store boligområder. Det gælder både ældre boligområder som fx Dall og Dall Villaby, men også boligområder byggemodnet og bebygget i de seneste 10-år som Sofiendal Enge og planlagte boligområder i vestlige del af Aalborg og Nørresundby. Det burde være ulovligt. Det er beskæmmende, uforståeligt og burde også være ulovligt at Aalborg Kommune med den ene hånd sælger grunde og godkender lokalplaner for nye beboelsesområder - og med den anden hånd ikke protesterer mod en vestlig motorvej der placeres op af disse, men ovenikøbet støtter en sådan. Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen da støjen vil mindske den rekreative værdi i de bynære, vestlige områder, områder der er så vigtige for det mentale og fysisk helbred. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by!!! Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark inddrager både disse fakta og denne viden og endelig begynder at se på og beregne foreslåede alternative løsninger af de trafikale problemer.

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Støj og boligområder
Sendt: 10-01-2024 12:40

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Støj og boligområder

Den støjpåvirkning som motorvejen over Egholm vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er uacceptabel. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Paula Joanna Sobczak (paulajoannasobczak@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 09:03

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.
En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby.

Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at kommende infrastrukturplaner begynder at fremme andre transport kilder, end blot det ensidige fokus på bilernes fremkommelighed. Og slet ikke når fremkommeligheden ellers bliver begrænset, når der skæres i buslinjer landet over, mens priserne på tog bliver sat i vejret.

I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden.

2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje”. I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB, hvilket måske endnu er utilstrækkeligt, da sammensætning af trafikken på motorvejen har en højere andel tung trafik, og disse generelt er meget mere generende, også ved lavere decibel på 45.

Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker, for det er det ikke. Hvis I er i tvivl så prøv selv at færdes ved en motorvej i mere end 5 min, og se om I ikke også mister forstanden på sigt.

Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en

motorvej i Egholmlinjen.

--
Med venlig hilsen

Paula

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:22

Støjforurening i Hasseris, Sofiendal, Aalborg Vest og det vestlige Nørresundby
Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.
I VVM-undersøgelsen anvendes end ikke den nye viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag til VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016).
VVM-redegørelsen har heller ikke medtaget den fremherskende vestenvind som en faktor. Den planlagte støjskærm langs Egholmforbindelsen er således uden større effekt med vestenvinden som direkte "modstander". Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:45

Støjforurening i Hasseris, Sofiendal, Aalborg Vest og det vestlige Nørresundby
Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.
I VVM-undersøgelsen anvendes end ikke den nye viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag til VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016).
VVM-redegørelsen har heller ikke medtaget den fremherskende vestenvind som en faktor. Den planlagte støjskærm langs Egholmforbindelsen er således uden større effekt med vestenvinden som direkte "modstander". Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin A. Nørgaard (martin.n@dadlnet.dk)
Titel: Indsigelse mod den supplerende miljøkonsekvensvurdering ang. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 18:29

Til Rette Vedkommende

Det er mig en gåde, at man i Danmarks mest støjplagede by, hvor 67% af befolkningen er generet af støj, vælger at planlægge en motorvej netop i det område langs Limfjorden hvor Aalborggenserne traditionelt søger hen når de vil bort fra støjen.

Egholms beboere og gæster, Marina Fjordparkens sejlere og beboere, og Vestre Fjordparks badegæster, beach-volley-spillere, roere, kajakroere, SUP'ere og rulleskøjteløbere vil blive udsat for konstant støj, netop når de mindst har brug for det, når de er taget ud for at rekreere sig.

Et forsigtigt skøn siger, at 500 - 800 danskere årligt dør for tidligt som følge af vejstøj.

Ca. 26.000 lokale beboere langs Egholm-linieføringen, vil blive plaget af støjen.

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm-motorvej mod vest gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der hvor Aalborg by aktuelt glider over i det åbne landskab, vil denne trafikale barriere, som en motorvej og høje støjværn vil udgøre; skæmme og frarøve Aalborggenserne udsigt og livsglæde.

I Ingeniøren den 24.11.23 kan man læse: Støjskærme kan reducere støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB. Til gengæld koster støjskærme 10.000 – 20.000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, som vil skæmme området.

Der er imidlertid to gode alternativer ved E45: Et ekstra tunnelrør med vendbare baner, og en citytunnel.

Med venlig hilsen

Martin A. Nørgaard
Magnoliavej 11
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Mette Aagaard (petaagaard53@gmail.com)
Titel: Høringssvar . Jeg er modstander af Egholm motorvej
Sendt: 09-01-2024 14:33

Vores by Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark. Hvis I modsætter jer flertallet af Aalborgs beboere og alligevel bygger motorvejen over Egholm, bliver Aalborg en af de mest støjbelastede byer i Europa.
Mange borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 DB.
Dette er ikke nødvendigt ,da vi ved at der er findes en alternativ løsning. Nemlig det østlige Ekstra rør- med vendbare baner og eller Citytunnel .
Dette skal selvfølgelig undersøges før alt andet går igang.
Husk støj dræber.
Med venlig hilsen
Anne-Mette Aagaard
Solkrogen 4
9000 Aalborg
Mobil 26803794

Til: arp@trm.dk (), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ove Ax (oax@gvdnet.dk)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om an-læg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 11:28
Bilag: Indsigelse.pdf;

Hørings svar på ovenmnævnte.

Med venlig hilsen
Else & Ove Ax
Klokkevej 35, Dall Villaby
9230 Svenstrup

tlf. 9838 1969 - 23 31 96 83

Klik her for at læse mere.

Indsigelse i forbindelse med

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse:

Vi har i den sydlige del af Dall Villaby i mange år været plaget af støjgener fra Motorvejen E45, disse gener kunne imødegås af en støjdæmpning af den nuværende motorvej fra syd enden af Dall Villaby hen til Dall (Opr. den gamle landsby Dall).

Med planerne om en vestlig forbindelse forværres disse støjgener væsentligt idet bebyggelsen i Dall Villaby vil blive omkranset af støj fra både øst og vest/sydvest.

Den nye vest forbindelse føres over Østerå området på en vejbro (betonsøjler) der hæves over Østerå niveau så støjen spredes endnu mere.

Hvis vi skal undgå et støjhelvede kræver dette projekt en masse støjværn.

Vore boliger som bliver meget generede af støj vil sikkert også tabe værdi.

Området er en naturperle, hvor vi går mange ture, vi nyder det og stresser af og på den måde forbliver sunde og ikke bliver en belastning for vores sundhedssystem.

Det er ikke særlig klogt at placere den nye vest forbindelse så tæt på beboelse, den burde flyttes længere mod vest og mod syd.

Med venlig hilsen

Else og Ove Ax (Mobil 2331 9683)

Klokkevej 35, Dall Villaby

9230 Svenstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Titel: Egholm motorvejen- Jeg er imod den vestlige linieføring
Sendt: 08-01-2024 18:10

Støj og Boligområder

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Venlig Hilsen

Per Bang
pbang ++
People Search & Selection
NOVI Science Park
Niels Jernes Vej 10 9220 Aalborg Øst
Tlf. + 45 22 23 80 00
www.pbang.dk - per@pbang.dk
Dette er en e-mail fra

pbang++ People Search & Selection

Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger, som udelukkende er beregnet for den angivne modtager. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget denne e-mail, bedes du venligst kontakte afsenderen. Desuden bedes du straks slette denne e-mail uden at gøre brug af eller videresende dens indhold.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 16:21
Bilag: Støj.pdf;

Hermed et høringssvar til anlægsloven for en Egholmmotorvej. Jeg vil gerne bede om bekræftelse for modtagelse.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 08.01.24

Høringssvar, Anlægslov - Egholmmotorvej

I Danmark dør 200 - 500 mennesker hvert år for tidligt pga hjertesygdomme, som følge af vejstøj.

7500 høringssvar handlede for to år siden i overvejende grad om klager over kommende støj ved anlæg af en ny motorvej vest om Aalborg over Egholm.

I mange høringssvar blev der dengang efterlyst mere afskærmning mod støj langs motorvejen end den planlagte afskærmning på 2,9 km på Egholmlinjen.

Og især ved strækningen Hasseris og Sofiendal enge, hvor der i de seneste år er opført mange nye boliger alt tæt på motorvejstracéet.

På baggrund af de massive reaktioner fra borgerne anbefalede Vejdirektoratet dengang at supplere projektet med en ca. 2,5 km støjskærm fra Ny Nibevej op til den allerede planlagte støjskærm ved Nørholmsvej.

Skærm barberet væk

Imidlertid er den indstilling nu forsvundet ud af den nye VVM 2023.

I den miljøvurderingsrapport (VVM 2023) er strækning med støjskærm nu halveret.

I Rapporten er der angivet 1,5 km støjskræm ved Nørreholmsvej, 1,4 km skærm ved Drastrup og 2,4 km skærm ved Dall-Dall Villaby.

Til gengæld har myndighederne anvendt 45% af de samlede støjskærme til at reducere støjen på E45 ved Dall Villaby, der er hårdt belastet med vejstøj i forvejen.

Denne støjreduktion har man så trukket fra i den samlede støjberegning for hele Egholmlinjen.

Men den på papiret fine beregning hjælper ikke borgerne langs Egholmlinjen.

Effekten hjælper borgerne ved Egholmlinjen lige så meget, som sætter man en støjskærm op i Høje Tåstrup.

Støj bliver sundsskadeligt, når den overskrider 53 db. Dermed bliver 26.000 borgere vest for Aalborg med sikkerhed ramt af sundhedsskadelig støj på de fleste hverdage.

Områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, Øst for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport.

I Danmark dør 200 - 500 mennesker hvert år for tidligt pga hjertesygdomme, som følge af vejstøj. Det hjælper ikke de borgere, som bor tæt på en Egholmmotorvej, at nogle andre borgere mod øst bliver aflastet for støj.

Derfor bør en Egholmmotorvej droppes.

Mvh

Susanne Zimmer

Purkervej 1

9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Støj - misvisende beregning
Sendt: 08-01-2024 16:02
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj misvisende beregning.pdf;

Fra Ingrid Høg

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Hvis den planlagte motorvej i Egholmlinien bliver en realitet, må man forvente temmelig mange og mega voldsomme **Støjgener, der vil strække sig i en korridor langs fjorden, langt ind mod byen. Der vil dermed være rigtig mange, der bliver udsat for monoton og sundhedsskadelig motorvejsstøj.**
Der er lagt an til et monster af en motorvej, der indkapsler Aalborg **mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke almindelig kendt, at vejen kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest.
Motorvejen kommer til at løbe meget tæt forbi børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.
Nogle steder planlægger man at sætte 10 meter høje støjskærme op. Hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, dog komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, vil støjskærmen nå op i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ?? Køn erstatning for udsigt over engene !
Desuden kommer vejen kommer også op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, samt i Lindholm hen over jernbaneviadukten på Thistedvej, og igen ved Hvorup.
Hertil kommer også **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.
Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.
M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men man forholder sig kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man bevidst forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk (citat):

“Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU’s mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone.”

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han".

Sådanne fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring".

Derfor bør dette projekt gennemarbejdes yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer.

Med venlig hilsen

Ingrid Høg

Stationsvej 81B

Biersted

9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: iro@mail.com
Sendt: 08-01-2024 15:53
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj ommer.pdf;

Fra Inger Rubæk Olsen

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Skulle den planlagte motorvej i Egholmlinien blive en realitet, må man forvente temmelig mange og mega voldsomme **Støjgener, der vil strække sig i en korridor langs fjorden, langt ind mod byen. Der vil dermed være rigtig mange, der bliver udsat for monoton og sundhedsskadelig motorvejsstøj.**
Der er lagt an til et monster af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt kendt, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest.
Motorvejen kommer til at løbe meget tæt forbi børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.
Nogle steder planlægger man at sætte støjskærme op. Hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, dog komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??
Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, samt i Lindholm hen over jernbaneviadukten på Thistedvej, og igen ved Hvorup. - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Sådan lyder det i hvert fald ikke, når man taler med folk, der kunne blive berørte.
Hertil kommer også **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.
Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.
M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men man forholder sig kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man bevidst forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk (citat):

“Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU’s mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone.”

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han".

Den slags fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring".

Derfor bør dette projekt belyses yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer. Det er en ommer.

Med venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen

Engsigvej 106

Hellum

9740 Jerslev.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Undervurderet støj
Sendt: 08-01-2024 15:39
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj.docx;

Afs. Ulla Pedersen

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Bliver den planlagte motorvej i Egholmlinien en realitet, må man forudse temmelig mange og voldsomme **Støjgener, der vil strække sig i en korridor langs fjorden, langt ind mod byen.**
Der er lagt an til et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest.
Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.
Nogle steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??
Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, samt i Lindholm hen over jernbaneviadukten på Thistedvej, og igen ved Hvorup. - det er beboerne der vist ikke helt klar over.
Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener.**
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.
Hertil kommer også **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.
Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.
M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men man forholder sig kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man bevidst forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk (citat):

"Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU's mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone."

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han".

Den slags fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring".

Derfor må dette projekt belyses yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen

Fredericiagade 26

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Svarer (annekarlsmose@gmail.com)
Titel: Egholm-motorvej
Sendt: 08-01-2024 15:35

Høringssvar Støj
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. Hellere en parallel tunnel i forbindelse med den eksisterende.
Venlig hilsen
Anne Pia K. Svarer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord støj
Sendt: 08-01-2024 15:25
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj ej belyst ordentligt.pdf;

Vedlagt mit høringssvar

Mvh Mona Elisabeth Pedersen

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Bliver den planlagte motorvej i Egholmlinien en realitet, forudser jeg temmelig mange **Støjgener.**
Der er lagt an til et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt fx over Hasseris Enge.
Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.
Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??
Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Desuden igen op i højden hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener.**
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.
Hertil kommer **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser. Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.
M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk :

“Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU’s mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone.”

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han".

Den slags fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring".

Derfor må dette projekt belyses yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen

Stigsborg bakke 48, 4, Lejl.5

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Erik Larsen (larseriklarsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. lovforslag om anlæg af motorvej over Egholm
Sendt: 08-01-2024 15:05

Til Transportministeriet

Høringssvar ang. forslag til lov om anlæg af motorvej i Lindholmlinjen.

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg kan ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er væsentligt støjforurenet på nuværende tidspunkt, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor og desuden tages der ikke højde for, at støj forplanter sig endog meget lang hen over vand - og derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det helt uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen ved massiv støjdæmpning ved E45 og evt. overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Mvh

Lars Erik Larsen
Skrænten 1
Lindholm
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: morten-skipper@email.dk (morten-skipper@email.dk)
Titel: Høringssvar - 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 14:41

Til Transportministeriet

Jeg er som husejer i Hasseris Enge særdeles bekymret for de kommende støjgener ved en kommende 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Efter min opfattelse placeres motorvejen alt for tæt på eksisterende boligområder syd for fjorden og med kun en minimal støjsikring. Motorvejen burde placeres længere ude, så den ikke kommer til gene for beboere i området. Jeg er bekymret for, at de gennemførte støjberegninger ikke viser det sande billede af, hvordan støjpåvirkningen bliver i områderne omkring en kommende 3. limfjordsforbindelse. Der er ikke foretaget specifikke støjberegninger i forhold til spidsbelastningsperioder. I stedet er der anvendt en gennemsnitlig beregningsmetode, hvor weekender, ferier og nat med lavbelastning også er talt ligeligt med. Den valgte beregningsmetode giver efter min opfattelse ikke det sande billede af støjpåvirkningen for beboere i områderne. Derfor bør lovforslaget efter min opfattelse omfatte en beregning af støjbelastningen på spidsbelastningsperioder, som man kan behandle loven og træffe beslutning på et oplyst grundlag. Jeg håber virkelig, at udfordringerne med støj bliver taget seriøst, og at der både fra politikere og Transportministeriet/Vejdirektoratet bliver tænkt i støjbekæmpelse i form enten omlægning af linjeføringen, eller ved etablering af tilstrækkelige volde og hegn til begrænsning af støjgener fra motorvejen.

Vh
Morten Christensen
K.E. Færgemanns Vej 12
9000 Aalborg
Tlf. 22914228

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karen Gjesing Welinder (kgw@bio.aau.dk)
Titel: Egholmmotervejen-støj
Sendt: 07-01-2024 21:34

Motorvejs indsigelse 07-01-2024.

Støj- og partikelforurening: 26.000 personer får stærkt nedsat livskvalitet, og det vil kræve øgede sundheds resurser. Området mod en Vest motorvej over Hasseris Enge er uden skov, ikke engang nyplantninger med nåletræer, og vestenvinden blæser det meste af tiden og bærer lyden og partikelforureningen direkte til os naboer. "Opdaterede Støjberegninger", der er grundigere end i 2021, forholder sig ikke til den oplevede støj. Den anførte lavere støj i resten af Aalborg, der en den kommune i Danmark med den højeste støjbelastning, opleves som green-washing. Brugen af Miljøstyrelsens gennemsnitstøj på 58 db og ikke WHOs 53 db grænse opleves som mere end en fordobling af lydtrykket og er stærkt kritisabel, jvf Silkeborg skandalen. En gennemsnitsstøj består af en meget høj dag støj, der fortyndes med den langt lavere aften og nat støj.
Den er alt for indgribende for det liv, der leves her - såvel for børn som for voksne.
Så Nej Tak! Ikke nogen vestlig motorvej.

Med venlig hilsen
Karen Gjesing Welinder
Klokkestabelen 12, 9000 Aalborg
+45 21965333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvej, høringssvar. Miljø/støj.
Sendt: 07-01-2024 19:36

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En motorvej i Egholmlinjen vil utvetydigt medføre betydelige og sundhedsskadelige støjgener for et meget stort antal borgere (mindst 26.000), primært i Hasseris og Lindholm, og det er på ingen måde tiltalende at forestille sig en stor del af Aalborg by indrammet af motorvej hele vejen rundt.

De bedste hilsner
Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Winnie Hjorth (whjor@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen - STØJ
Sendt: 07-01-2024 19:07

Aalborg 7.januar 2024

Til Transportministeriet

Undertegnede er modstander af Egholmmotorvejen, af mange forskellige grunde .

STØJ : Aalborg er allerede Danmarks mest støjplagede by, derfor er det helt uansvarligt at lukke byen inde imellem to motorveje .
Endnu en bynær motorvej i vest betyder en kæmpestor belastning for borgerne, der vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, både
i hjemmet og i omgivelserne. Det er påvist at støj øger risikoen for mange forskellige lidelser .
Med den fremherskende vestenvind vil støjen føres vidt omkring, i Mølholm, midtbyen, Hasseris, og i områder i Nørresundby mv..
Desuden vil den øgede trafik i øst-vestlig og vest-østlig retning medføre stor trængsel på de ret smalle veje i Vestbyen, Hasseris,
og Mølholm, med deraf følgende ekstra trafikstøj .
Drop Egholmmotorvejen, og få undersøgt de andre alternativer, f.eks. et ekstra tunnelrør og en citytunnel, som andre eksperter
har foreslået. Disse alternativer vil være meget billigere, aflaste trafikken i meget større grad, - og vil ikke være så indgribende
og ødelæggende på alle parametre .

N.B. Jeg vil gerne have bekræftelse på, at min mail er modtaget.

Med venlig hilsen

Winnie Hjorth

Kappavej 7, 9000 Aalborg

Mail : whjor@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Larsen (hannelarsen22@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 07-01-2024 16:49

Jeg har Forsøgt at vedlægge en video - lydfil som kan vise jeg mit mareridt.

Det er en video taget i sommers, fra mit vindue som vender væk fra motorvejen, det vil sige at det vender lige overmod den nye påtænkte motorvej.

Det bliver umenneskeligt at bo her, med 7 familiers soverum på førstesal, der er intet til at stoppe støjen.

Vi er langt over de tilladte DB på Klokkevej 2 (a,b,c,d,e,f,g) (7 boliger/rækkehuse).
Klokkevej 2, 9230 Svenstrup J.

Mobil 25751016

Hanne og Anders Larsen

Jeg har lagt videoen op i DallVillabys fælles gruppe, der kan I gå ind og se/høre den.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ivalo Rasmussen (ivalorasmussen@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 07-01-2024 04:50

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej over Egholm.

Vh. Ivalo Rasmussen
Enggården 35
9520 Skørping.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Krantz Simonsen (sks@bording.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 04-01-2024 10:41

Til rette vedkommende

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Med venlig hilsen / Best Regards

Søren Krantz Simonsen
Skrædergyden 26
9000 Aalborg

D: +45 41 24 29 23

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Zenia Sofia Munk (zeniasofiamunk@gmail.com)
Titel: Motorvej over Egholm - høringssvar
Sendt: 04-01-2024 10:12

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Mvh

Zenia Sofia Munk

Næssundvej186,

9220 Aalborg Ø

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 03-01-2024 19:41

Hej Anders, Venligst send kvittering for modtaget mail.

Støjforurening
Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2023).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

> *"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver."* (Miljøstyrelsen, 2023),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

> *"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme."* (Syddansk Universitet, 2023)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundhedsskadelig støj, med estimeret knap 30.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet ovenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Effektiv støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden. Disse sundhedsmæssige risici for en stor del af Aalborgs borgere er uacceptable og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: Bent Lyndgård (BentLyndgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindlse
Sendt: 03-01-2024 14:59

Støj.
Jeg er skrækslagen ved tanken om den støj om den påtænkte motorvej vil medføre, det er så ødelæggende for mange tusinde ålborgensere – tallet 26.000 har været nævnt.

Vejdirektoratet arbejder åbenbart med en grænseværdi på 58 db, som er langt over EU's grænseværdi på 53 db.

Det er veldokumenteret, at støj bidrager til stres, nedsat livskvalitet, sygdom og dermed til en tidligere død for nogle af os støjplagede mennesker.

Få aflyst den skrækkelige motorvej, udvid med et ekstra vendbar rør og brug de sparede 4.000.000.000 på at støjdæmpe østforbindelsen.

Med venlig hilsen

Bent Lyndgård
Tlf. 21584967

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)
Titel: Indsigelse i mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm - Sundhedsskadelig støj
Sendt: 02-01-2024 23:05

Jeg er i mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. De støjgener en motorvej vil give overstiger WHO´s anbefalinger om en støjgrænse på max. 53 dB. Man opererer i projektet med en gennemsnitsbetragtning på 58 dB - man vælger altså med åbne øjne at negligerer WHO´s anbefalinger. Dette er i sig selv ikke i orden! Værre bliver det, når man opdager, at de 58 dB fremkommer som et gennemsnit over et helt døgn. Dvs. at vi som borgere kan forvente støjgener i spidsbelastningstidspunkterne, der ligger langt over de 58 dB, fordi nattetimerne, hvor trafikbelastningen er lavest, regnes med i gennemsnittet. Det er utilstedeligt på denne måde at narre borgerne til at tro, at støjgenerne er minimale. Her oven i kommer det faktum, at støjværnene nu er fjernet fra projekteringen. Jeg vil ikke finde mig i at myndighederne påtvinger mig og 26000 andre Aalborgensere sundhedsskadelig støj over WHO´s anbefaling på max. 53 dB. Derfor skal dette projekt begraves straks.

Med venlig hilsen
Liselotte Kirk
Mølle Alle 4
9000 Aalborg
Tlf.: 25676514

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: William Christensen (wid.christensen@gmail.com)
Titel: Fwd: 3.Limfjordsforbindelse Høringssvar vdr. støj 2024
Sendt: 02-01-2024 18:47
Bilag: Høringssvar støj 2024.docx;

---------- Forwarded message ---------
Fra: **Karen Christensen** <kakichristensen27@gmail.com>
Date: tir. d. 2. jan. 2024 6.14 PM
Subject: 3.Limfjordsforbindelse Høringssvar vdr. støj 2024
To: William Christensen <wid.christensen@gmail.com>

3. Limfjordsforbindelse Høringssvar vdr. støj 2024
vedhæftet som docx fil

Jeg ønsker tilbagemelding om at denne mail er modtaget.

Jeg ønsker ligeledes tilbagemelding om at den vedhæftede fil kan åbnes.

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger.

Støj-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Støj er et helt centralt problem ved motorveje.
Modsat hvad mange tror, vil elbiler ikke dæmpe udledt støj.
Det er dækkene og hastigheden der genererer støj.
Derfor er motorveje ekstremt støjende.

Vejdirektoratet skriver i den opdaterede VVM at en Egholmmotorvej vil kunne høres på flere kilometers afstand.

I andre sammenhænge arbejder man med et forsigtighedsprincip.
Det gør man ikke i Danmark når det gælder støj fra motorveje.

I Danmark sætter man grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB.
WHO sætter grænsen ved 53 dB.
Altså næsten en halvering.

Det har vist sig at Vejdirektoratets skøn over støj fra motorveje er lige lovlig optimistiske.
Senest ved Silkeborg-motorvejen hvor folk bryder sammen i gråd p.g.a. støj.

Støjen fra en Egholmmotorvej vil blive utålelig for (lavt sat) 26.000 borgere.

På Nørresundby siden planlægger man i fuldt alvor en linieføring i 10 meters højde over en strækning på 4 km uden støjværn.

Hvad vil turister der besøger Lindholm Høje Vikinge-gravplads ikke tænke om trafikplanlæggerne i Danmark hvis dette scenarie realiseres.

Hvad vil indbyggerne i Nørresundby området ikke tænke om trafikplanlæggerne hvis en 4 km lang motorvej i 10 meters højde realiseres.

Det vil blive et støjhelvede af dimensioner.
Det er uhørt og uacceptabelt at gå videre i planlægningen af et så ødelæggende projekt.

Videre over Egholm forestiller man sig motorvejen på en flere meter høj dæmning uden støjværn.
Fladt landområde og fjordens vand vil fremme udbredelsen af støjen.

Egholm afsnittet vil blive en støjgenerator af dimensioner.

Videre på Aalborgsiden tæt på bymæssig bebyggelse vil tusindvis af mennesker få ødelagt deres livskvalitet.

Planlagte støjværn vil vise sig utilstrækkelige.
Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. støj samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 02-01-2024 17:01

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Støjforurening

Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2023).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

> *"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver."* (Miljøstyrelsen, 2023),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

> *"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme."* (Syddansk Universitet, 2023)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundheds-skadelig støj, med estimeret knap 30.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Effektiv støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden. Disse sundhedsmæssige risici for en stor del af Aalborgs borgere er uacceptable og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 02-01-2024 16:41

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Støjforurening

Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2023).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

> *"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver."* (Miljøstyrelsen, 2023),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

> *"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme."* (Syddansk Universitet, 2023)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundheds-skadelig støj, med estimeret knap 30.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den

nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Effektiv støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden. Disse sundhedsmæssige risici for en stor del af Aalborgs borgere er uacceptable og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: Høring 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 02-01-2024 16:03

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Støjforurening

Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2023).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

> *"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver."* (Miljøstyrelsen, 2023),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

> *"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme."* (Syddansk Universitet, 2023)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundheds-skadelig støj, med estimeret knap 30.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Effektiv støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden. Disse sundhedsmæssige risici for en stor del af Aalborgs borgere er uacceptabel og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Robert Andersen (jra@safety2shoes.dk)
Titel: Indsigelse mod manglende støjafskærmning
Sendt: 02-01-2024 14:42
Bilag: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende støjafskærmning.pdf;

Venlig hilsen

John Robert Andersen
Renal Baches Vej 30
9000 Aalborg
Denmark
Mobil: +454090 5020
E-mail: jra@s2shoes.dk

Indsigelse mod manglende støjafskærmning:

Jeg vil gerne have kvalificeret begrundelse for og dokumentation på de ændringer og/eller nye foranstaltninger, som har medvirket til at tidligere planlagte støjskærm fra Ny Nibevej til Nørholmsvej nu er fjernet?

- Vejdirektoratets tidligere anbefaling om at tilføje en cirka 2,5 kilometer lang støjskærm fra Ny Nibevej til den allerede planlagte støjskærm ved Nørholmsvej. Hvad har ændret sig støjmæssigt, siden den ikke længere er nødvendigt. Den var nødvendig i tidligere VVM da støjniveauet vil overstige de sundhedsfarlige 53 decibel. Hvad er argumentationen og hvor er dokumentationer for at støjniveauet ikke længere overstiger de sundhedsfarlige 53 decibel. Beregninger og dokumentation må fremføres for en fjernelse af støjskærme ellers må støjskærme, der kan reducere støjniveauet til under de tilladte 53 decibel etableres og tilbage i projektet?

Svaret på ovenstående spørgsmål skal indeholde redegørelse for, hvordan og hvorfor VVM og støjniveauet lever op til dansk-lovgivningen på området.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod motorvejsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:20

Støjgener

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Mvh Marianne Eberhardt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. Støjgener
Sendt: 01-01-2024 11:47

Jeg er ikke imod en 3. Limfjordsforbindelse, men jeg er imod den vestlige forbindelse over Egholm.
Der findes bedre og billigere løsninger f.eks i form af et ekstra tunnelrør, der udvider E45 og den allerede eksisterende motorvej E45 i Aalborg Øst.

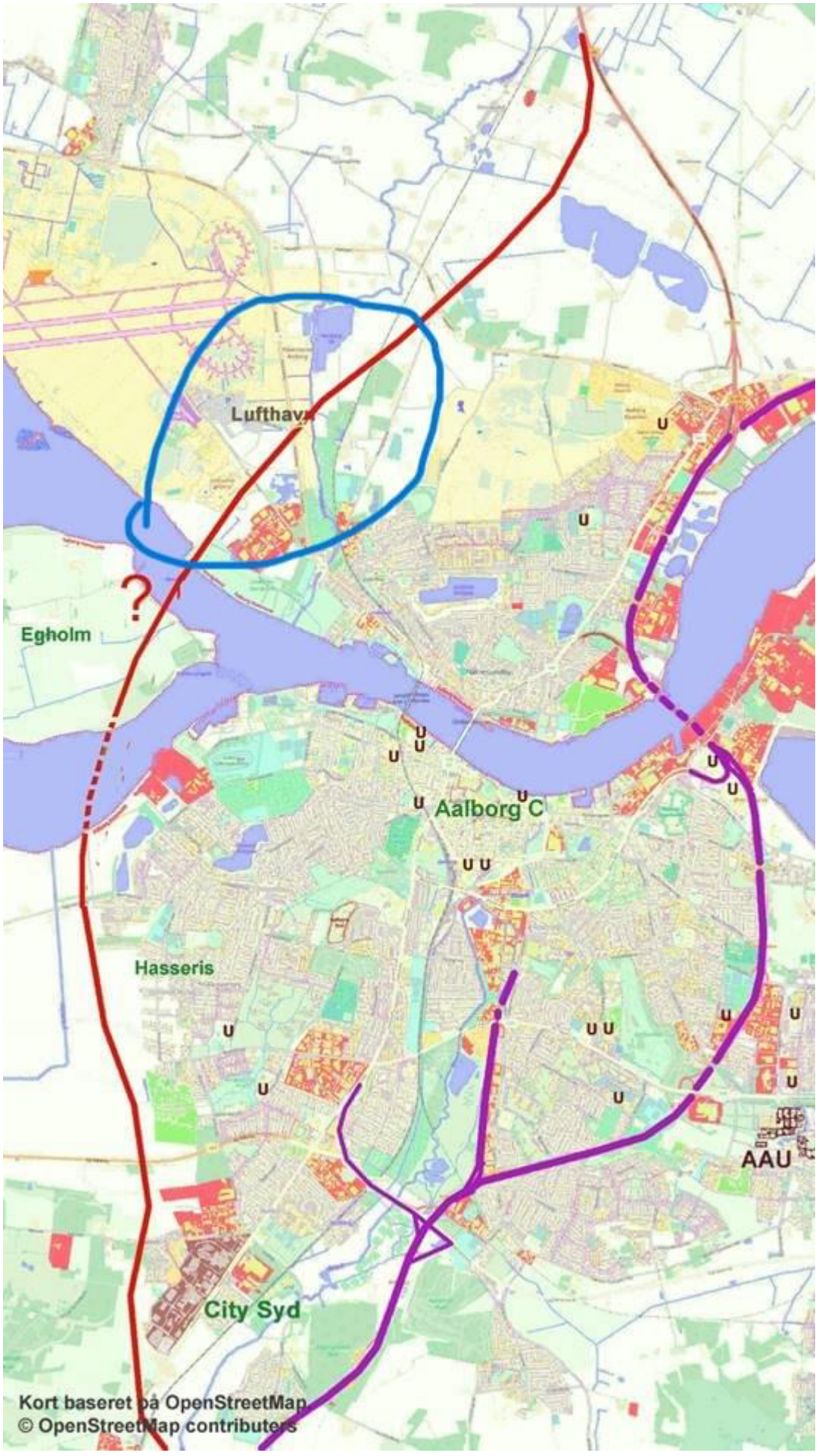
Støjgener ved en vestlig motorvejsføring over Egholm
Aalborg bliver kapslet ind mellem 2 motorveje, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt over Hasseris Enge. Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for skadelig motorvejsstøj.

Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over Limfjorden, og i Lindholm og Hvorup vil motorvejsbroen komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Men hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at sidde og glo på sådan en? Vejen kommer op i 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er folk derude vist ikke helt klar over. Desuden igen hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorrup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke er beskrevet offentligt. Det vil give særdeles kraftige støjgener.

Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning over hele døgnet.
I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.

Hertil kommer støjgener i anlægsfasen. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.
Så lad os bare af denne grund droppe en ny motorvej i en vestlig linjeføring hen over Egholm

Mvh Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg



Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 10:21

Til Transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er

forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Jeg ved, hvad støj kan gøre ved mennesker. - Jeg har i årene 1971-1994 boet i Gug og måtte leve med en øresynderrivende larm fra østmotorvejen i min baghave. Det behøver jeg heldig ikke længere, idet jeg de seneste 25 år har boet i fredelige Gl. Hasseris. - Nu dog med potentiel fare for ny voldsom støjforurening, hvis det skændige motorvejsprojekt over Egholm bliver en realitet. - Måtte Gud, Folketinget og byrådet forbyde det!!!

Kom dog til fornuft! - Lyt til borgerne i Danmarks i forvejen mest støjplagede by, hvoraf langt de fleste siger et rungende og højt NEJ TAK! Gør det eneste rigtige - find en anden og langt bedre/billigere løsning - nemlig det reversible ekstra rør ved siden af motorvejs tunellen.

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen om støj
Sendt: 29-12-2023 14:41
Bilag: Se video om støjberegning vedr. Egholmmotorvejen.pdf;

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen, idet den vil forværre støjforureningen i Aalborgs allerede støjplagede byområder som Dall, Drastrup og Nørresundby.

Det er uacceptabelt, at de få støjfrie områder i Aalborg nu også risikerer støjforurening. Aalborg er kendt som Danmarks mest støjplagede by, og vi bør følge WHO's anbefalinger om at holde vejstøj under 53 dB.

Den nye VVM-undersøgelse ignorerer vigtig viden om motorvejsstøj og dens sundhedsskadelige effekter. Den undervurderer antallet af støjbelastede boliger og tager ikke hensyn til den herskende vestenvind, hvilket vil forværre støjgenerne.
Allerede nu regner myndighederne med, at 26.000 vil blive udsat for sundhedsskadelig støj ved at anlægge en motorvej over Egholm.

Vi bør i stedet fokusere på at nedbringe støj ved at forbedre E45, ikke skabe endnu en støjforureningszone. Jeg indsætter hermed link til en video for en letforståelig forklaring til beslutningstagere om problematikken. https://youtu.be/H1Xm8wUIiqs

Ligeledes sendes USB-stik med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Henrik Sakstrup, pensioneret pilot og har særlig indsigt i Vejdirektoratets støjberegninger. Hanj forklarer, hvordan Egholmmotorvejen vil komme til at støje, fordi Vejdirektoratet anvender umoderne metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm.

Det giver misvisende resultater, der undervurderer omfanget af støj uden at dokumentere hvorfor.

Og det til trods for EU's mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) anviser mere nøjagtige beregningsmetoder.

Imidlertid er danske borgere efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl og senere viser sig at støje mere end forventet.

Henrik Sakstrup forklarer i let forståelig video

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:33

Støj og boligområder:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: abs@trm.dk (abs@trm.dk)
Fra: Formanden Solgaarden (formandsolgaarden@hotmail.com)
Titel: Høringssvar egholmforb. vedrørende støjniveauer i kolonihaver i Nørresundby og Vejdirektoratets teoretiske målemetoder
Sendt: 27-12-2023 20:57

Ejer af have i kolonihave foreningen Aablink med 180 kolonihaver.

Vedrørende det igangværende forslag til anlægsloven ønskes der at rette opmærksomheden mod støjproblematikken i kolonihaver og Vejdirektoratets metode til støjmåling.

Det er væsentligt at påpege, at Verdenssundhedsorganisationens (WHO) retningslinjer anbefaler væsentligt lavere støjniveauer end de nuværende nationale standarder. Disse retningslinjer anbefaler et gennemsnitligt støjniveau på 45 dB om dagen og 40 dB om natten for at undgå sundhedsmæssige konsekvenser. Dette understreger behovet for at opnå lavere støjniveauer i kolonihaveområder for at beskytte beboernes sundhed.

En lav susen (rullestøj) er også yderst problematisk i have miljøer.

*huse er dårligt støj isolerede
*der er ingen termoruder
*motorvejen løftes højt over thistedvej
* Støj er markant højere ved våd vej
*Vestenvinden er fremherskende og blæser støjen ind over haveforeningen

Det er desuden relevant at bemærke, at Vejdirektoratets brug af gennemsnitlige støjværdier over hele døgnet ikke inkluderer forhold som våde vejrforhold og fremherskende vestenvinde, hvilket potentielt undervurderer den reelle støjbelastning i områderne øst for vejen.

Det anbefales derfor, at det foreslåede anlægslovsforslag tager hensyn til WHO's støjretningslinjer og nøje evaluerer de anvendte støjmålingsmetoder for at sikre en mere præcis vurdering af støjniveauerne i bla. kolonihaver. Desuden vil vi gerne have stilhed, da det i forvejen larmer fra Thistedvej siden der er hævet op over jernbanen.

Dette vil være afgørende for at sikre beboernes trivsel og sundhed i disse områder.

Venlig hilsen,

Claus Haulund
Aablink 132 (kolonihave)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Claus Haulund (clauschc@outlook.dk)
Titel: Høringssvar anlægsloven Egholm - Misinformation af borgere om STØJ forurening i Aalborg og Nørresundby
Sendt: 23-12-2023 12:13

Det er af afgørende betydning at bemærke, at Verdenssundhedsorganisationen (WHO) har fastlagt betydeligt lavere grænseværdier for acceptabel støjeksponering end de nuværende nationale standarder. WHO anbefaler et gennemsnitligt støjniveau på 45 dB om dagen og 40 dB om natten for at undgå sundhedsmæssige konsekvenser. Denne markante forskel mellem de internationale retningslinjer og de nationale standarder er bekymrende og illustrerer den potentielle sundhedsrisiko, som befolkningen i Aalborg, Nørresundby + andre områder kan udsættes for som følge af støjforurening.

Vejdirektoratets fokus er ensidigt rettet mod støjniveauer, der anses som sundhedsskadelige, specifikt over den nationale grænse på 58 dB, hvilket er højere end den europæiske standard. En essentiel nuance, der kræver opmærksomhed, er at Vejdirektoratets reelle intention er at sikre, at støjniveauet i Aalborg forbliver UNDER 58 dB I GENNEMSNIT som følge af motorvejsudvidelsen.

Det fremhæves i VVM-rapporten, med en form for alvor, at en motorvejsudvidelse vil resultere i et fald i støjniveauet i Aalborg. Det er dog væsentligt at påpege, at denne præsentation af informationen kan betegnes som et koncept kendetegnet ved en form for sprogmanipulation, hvor sandheden formidles på en vildledende måde.

Konklusionen fra Vejdirektoratet indikerer, at støjniveauet på E45 reduceres til under 58 dB med implementeringen af en ny støjskærm. Dette står i kontrast til støjniveauet på Egholmlinjen, hvor det ikke på papiret forventes, at støjniveauet vil overstige 58 dB I gennemsnit over hele døgnet og vindretninger er kun svagt beskrevet trods den fremhærskende vestenvind.

Værd at bemærke er, at den støjstigning, der kan opleves i områder, der i øjeblikket ikke er klassificeret som støjramte, fra 0 til 58 dB, ikke tages i betragtning. Dette skyldes fraværet af dokumentation for sundhedsskadelige virkninger på papiret. Ligeledes tæller støjstigningen over 58 dB ikke i områder, hvor Aalborg Kommune har etableret lokalplaner efter 2014.

Det er bemærket at Vejdirektoratet opererer ud fra et implicit ideal: at alle borgere kan bo i områder med et støjniveau på 58 dB, hvilket i deres optik definerer et velfungerende og sundt samfund. Dette er lodret misvisende.

Dog er det værd at fremhæve, at dette ideal er underlagt Folketingets ansvar. Den utilstrækkelige lovgivning, der fastsætter 58 dB som et acceptabelt GENNEMSNITLIGT støjniveau, er ikke blot begrænset til visse lokationer, men er i stedet normen for ALLE steder.

Det er en uheldig lovpraksis, idet den bidrager til stigende støjforurening og resulterer i ringere beslutninger for samfundet som helhed.

På baggrund af disse betragtninger opfordres der til en nærmere evaluering af det foreslåede anlægslovsforslag med fokus på konsekvenserne for støjniveauet i Aalborg. Det er afgørende at anerkende og adressere den potentielt skadelige støjforurening, der ikke tilstrækkeligt er taget i betragtning i VVM-rapporten og det nuværende lovforslag.

Forslaget til anlægsloven bør derfor som minimum tage WHO's anbefalinger i betragtning og stræbe efter at opnå støjniveauer, der er i overensstemmelse med disse sundhedsstandarder. Dette vil ikke blot sikre en bedre folkesundhed, men også demonstrere en ansvarlig tilgang til støjreduktion i bymiljøer som Aalborg og Nørresundby.

Og vi burde gøre det bedre en WHO' grænser.
.
Venlig hilsen,

Claus Haulund
Nørresundby, beboer og desuden kolonihave ejer.
Vesterbrogade 6b,
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen om støj
Sendt: 21-12-2023 16:49

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen, idet den vil forværre støjforureningen i Aalborgs allerede støjplagede byområder som Dall, Drastrup og Nørresundby.

Det er uacceptabelt, at de få støjfrie områder i Aalborg nu også risikerer støjforurening. Aalborg er kendt som Danmarks mest støjplagede by, og vi bør følge WHO's anbefalinger om at holde vejstøj under 53 dB.

Den nye VVM-undersøgelse ignorerer vigtig viden om motorvejsstøj og dens sundhedsskadelige effekter. Den undervurderer antallet af støjbelastede boliger og tager ikke hensyn til den herskende vestenvind, hvilket vil forværre støjgenerne.
Allerede nu regner myndighederne med, at 26.000 vil blive udsat for sundhedsskadelig støj ved at anlægge en motorvej over Egholm.

Vi bør i stedet fokusere på at nedbringe støj ved at forbedre E45, ikke skabe endnu en støjforureningszone. Jeg indsætter hermed link til en video for en letforståelig forklaring til beslutningstagere om problematikken. https://youtu.be/H1Xm8wUIiqs

Ligeledes sendes USB-stik med adgangskode med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
God jul.

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Jensen (pj@stevnmail.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 15-12-2023 19:58

Jeg forstår ikke, hvordan det kan være lovligt, at regne med gennemsnitlig støj. Hvordan kan man godkende et støj niveau på 58db når der i eu et vedtaget et max støjniveau på 53db og så ovenikøbet regne med et gennemsnitligt støjniveau. D.v.s støjen kan være 70 til 80db når den er værst (så skal man bruge høreværn), men trafikken kan så være så lav om natten, at det gennemsnitlige støjniveau bliver indenfor det vedtagne, hvordan i alverden kan man med god samvittighed godtage det? - Vi kommer til at leve i et støjhelvede som man ved er hamrende usundt og alligevel er I fuldstændig ligeglade. Aalborg bliver omringet af støj. Det mest anstændige vil være at udvide den eksisterende motorvej og så støjsikre den ordentligt, det vil ovenikøbet løse trafikproblemer bedre og være billigere ifølge trafikforskere, men dem nægter I jo at høre på.
Mvh
Poul Jensen

Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3.
Sendt: 14-12-2023 10:07
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov IRO.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn.
I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150).
Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.
Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad.

Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg ,vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11
Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.
I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.
De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen
Engsigvej 106
Hellum
9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limford
Sendt: 14-12-2023 10:03
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov IH.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn.
I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.
Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad.

Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg ,vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11
Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.
I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.
De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Ingrid Høg
Stationsvej 81 b
Biersted
9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord støj
Sendt: 14-12-2023 10:00
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov up.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn.
I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.
Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad.

Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg ,vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11
Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.
I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.
De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen
Fredericiagade 26 st. Tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord - støj
Sendt: 14-12-2023 09:58
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn.
I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.
Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad.

Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg ,vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11
Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.
I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.
De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 12-12-2023 12:51

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Med en motorvej over Egholm vil Aalborgs befolkning lide overgreb af biler og deres konstante støj. Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn.
I Danmark risikerer man at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150).
Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen.
Borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholmmotorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen.
Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner. Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.
Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.
Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj.
Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.
En støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i.
Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholmmotorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.
Egholm motorvejen kommer til at udsætte 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj.
Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende.
Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil borgere i stedet for få et hegn. (en ny ”Berlinmur”)
Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.
Inden man påbegynder anlæggelse af Egholm motorvejen, bør det i det mindste undersøges, om et så højt og langt støjværn, der her er tale om, har den ønskede effekt i forhold til alle støjplagede borgere.
Hvis ikke det kan lade sig gøre, bør motorvejen over Egholm ikke anlægges.
Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel.

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137

9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: C M (byboen@gmail.com)
Titel: En sund og fornuftig beslutning for alternativ 3. Limfjordsbindelse.
Sendt: 11-01-2024 18:42

En sund og fornuftig beslutning for alternativ 3. Limfjordsforbindelse.

Med den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er man ved, at træffe en beslutning til en pris på op mod kr. 9 mia. eller mere.

Samtidig skal man lave nødvendig vedligeholde af den nu 55 år gamle Limfjords tunnel – hvilket gør det samlede projekt meget dyrere.

Set ud fra et trængsels samt økonomisk synspunkt – er den eneste og rigtige beslutning, at lave et ekstra tunnelrør og samtidig lave den nødvendige vedligeholdelse og støjsikring af den eksisterende forbindelse.

Således vil Nordjylland få en forbindelse, som vil kunne løse de trafikale problemer, der er på E45 omkring Limfjordstunnellen samtidig vil investeringen være langt mindre end den foreslåede forbindelse over Egholm.
venlig hilsen – Carsten Mathiasen, Sorthøj 111, 9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Østergaard (martin_aab@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 23:59
Bilag: Ådalsforbindelsen - Forslag til 3. Limfjordsforbindelse.pdf; ATT00001.htm;

Hej transportminister

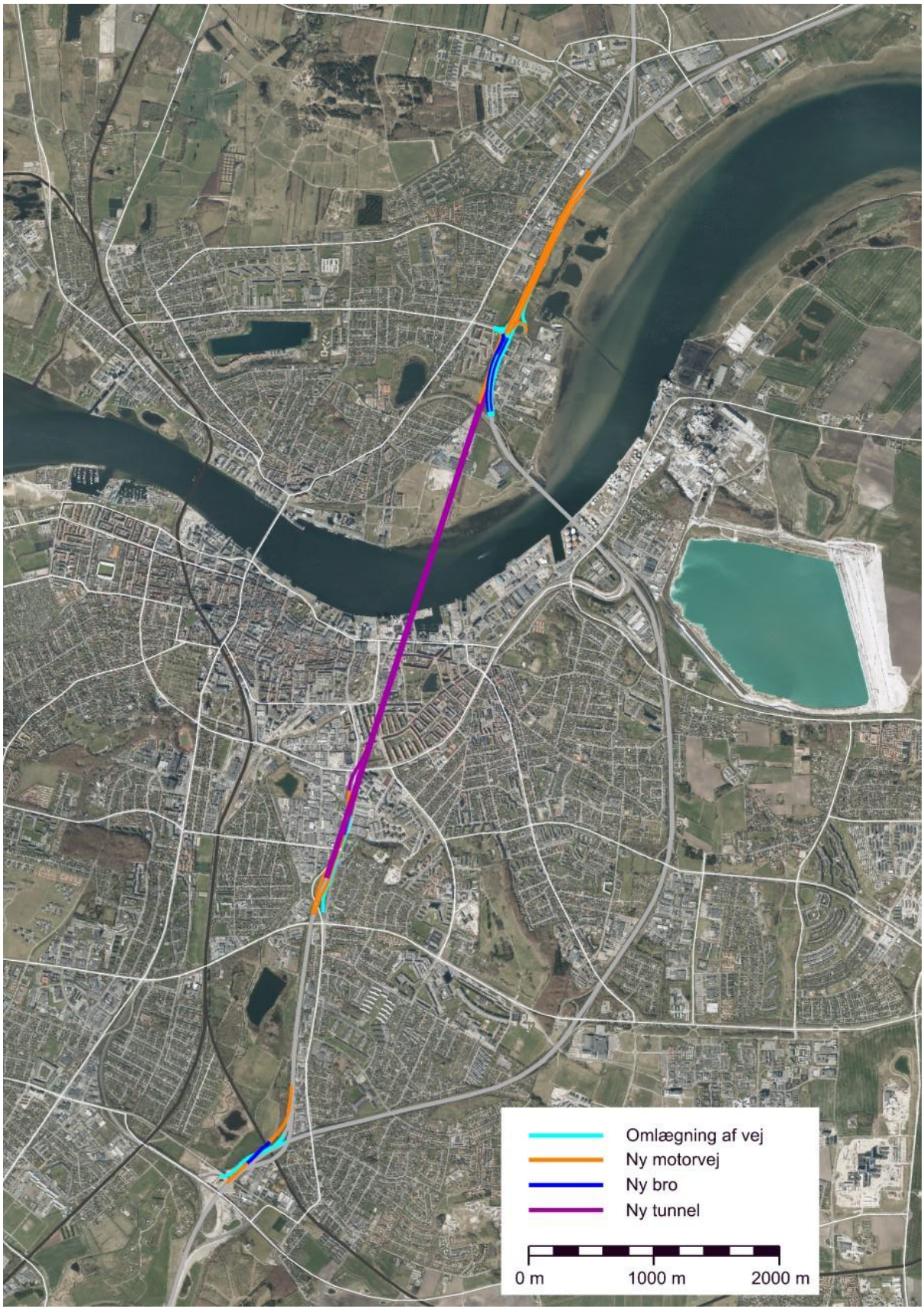
Hermed fremsendes undertegnedes høringssvar med opfordring til at genoverveje linjeføringen til fordel for Ådalsforbindelsen (vedhæftet).

Der må gerne kvitteres for modtagelse af denne mail.

Med venlig hilsen
Martin Østergaard

Ådalsforbindelsen

Forslag til linjeføring af en 3. limfjordsforbindelse.



Dette forslag til en 3. limfjordsforbindelse er udtænkt og udarbejdet af:

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg, den 19.12.2021

I mit virke som landmålingstekniker har jeg arbejdet på mange vejprojekter, og har generelt interesse for infrastruktur. Jeg er født og opvokset i Aalborg og har meget lokalkendskab til byen og oplandet. Jeg har derfor været enormt optaget af at udtænke en optimal løsning på spørgsmålet om en 3. limfjordsforbindelse, der både tilgodeser bilister, som føler sig frustrerede i trafikken, og lokalbefolkningen der værner om det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder. Forslaget har mig bekendt ikke tidligere været belyst eller fremlagt for offentligheden. Således vil forslaget givetvis være en øjenåbner for mange, der har fulgt debatten gennem årene. Mit forslag vil være en Ådalsforbindelse, som udgør en tunnelforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 i Nørresundby. I forslaget tages dog forbehold for, at der endnu ikke foreligger økonomiske beregninger på Ådalsforbindelsen. Ifølge oplysninger fra interessenter, som jeg har forhørt mig ved, vil et beregningsgrundlag koste omkring 50.000 kr.

Der er senest truffet beslutning om at anlægge Egholmforbindelsen, en motorvej mellem motorvej E39 ved Vestbjerg nord for Limfjorden, og motorvej E45 ved Dall syd for Limfjorden. Den er projekteret til at forløbe vest om Nørresundby og Aalborg, og undervejs krydse øen Egholm. Men findes der virkelig ikke en anden løsning, som bredt og balanceret tilgodeser både de frustrerede bilister, der sidder i massiv kø i morgentrafikken, og som samtidigt værner om naturen og miljøet?

Det mener jeg er muligt med Ådalsforbindelsen, som vil tilgodese en stor del af borgerne i regionen:

- Bilister sydfra og nordfra på motorvej E45, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister nordfra på motorvej E39, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det østlige Vendsyssel, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det vestlige Vendsyssel, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Bilister fra det østlige Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det centrale Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Borgere i det vestlige Aalborg og det vestlige Nørresundby, der beholder det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder.

De største temaer og hensigtsmæssige mål med anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse er:

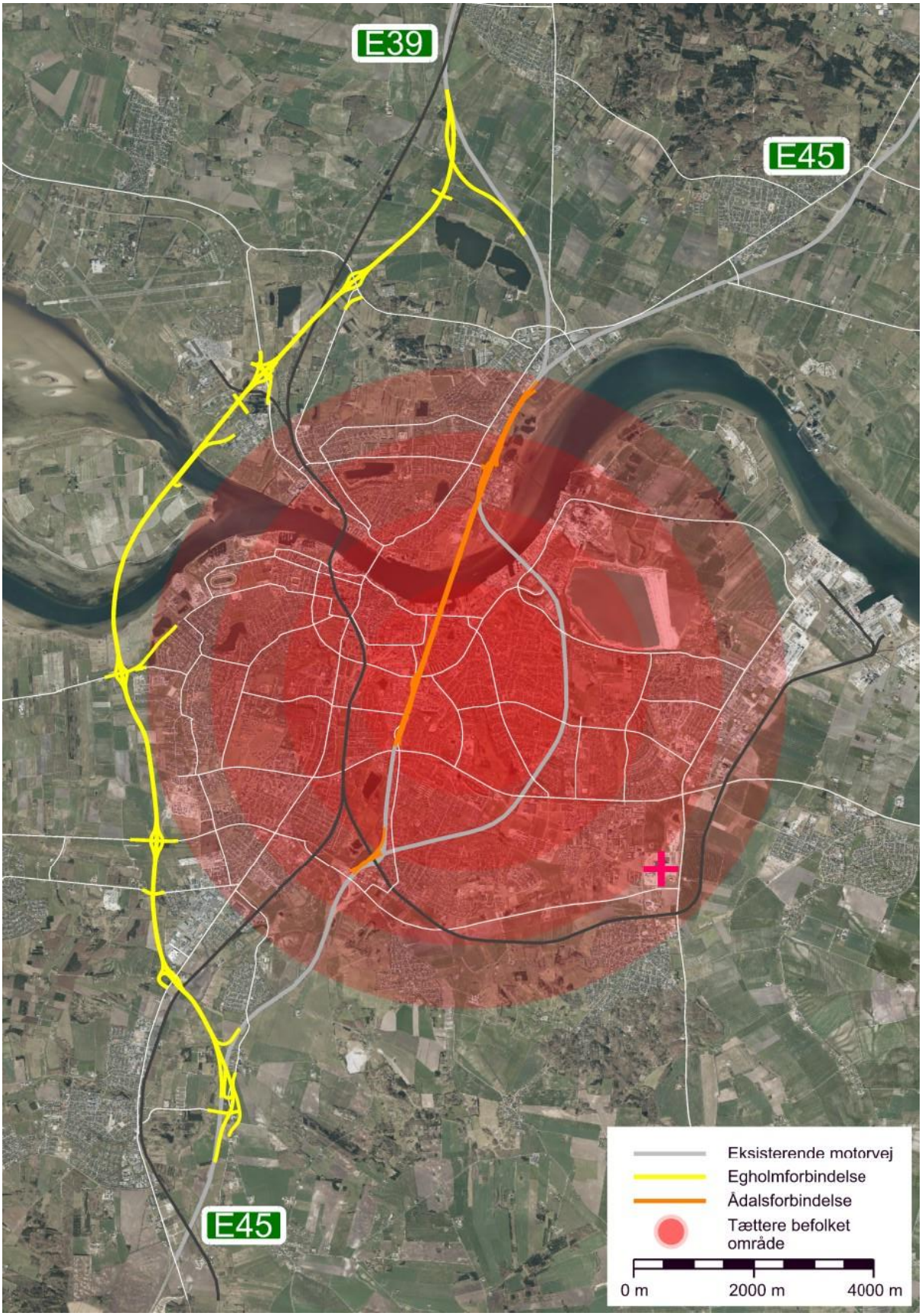
1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst.
2. Den trafikale sårbarhed og fordeling af trafik ved uheld og vejarbejde.
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister.
4. Effektivitet for erhvervslivet.
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening.

1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst

Langt størstedelen af bilisterne, der krydser fjorden, har enten formål med at køre til eller fra Aalborg og Nørresundby, eller at køre ad motorvej E39 eller motorvej E45 i nord- sydgående retning. Så jo længere mod vest eller øst for Aalborg man vælger at opføre en supplerende forbindelse, jo mindre trafikal effekt og dermed mindre økonomisk gevinst vil den give. Jo tættere mod centrum af Aalborg man udtænker en forbindelse, jo sværere er det dog at finde korridorer at forbinde med motorvejsnettet, og jo flere indbyggere risikerer man at spolere tilværelsen for med støj og synet af tung trafik. Ådalsmotorvejen kan ses som en korridor til at forbinde motorvej E45 nord for fjorden med motorvej E45 syd for fjorden, forbundet ved at anlægge en tunnel. Ådalsforbindelsen forløber dermed som motorvej hele vejen, i en lige linje og centralt gennem Aalborg, hvilket gør ruten hurtigst, kortest og mest attraktiv for flest mulige bilister. Således giver Ådalsforbindelsen den største trafikale effekt og økonomiske gevinst.

2. Den trafikale sårbarhed og fordeling ved uheld og vejarbejde

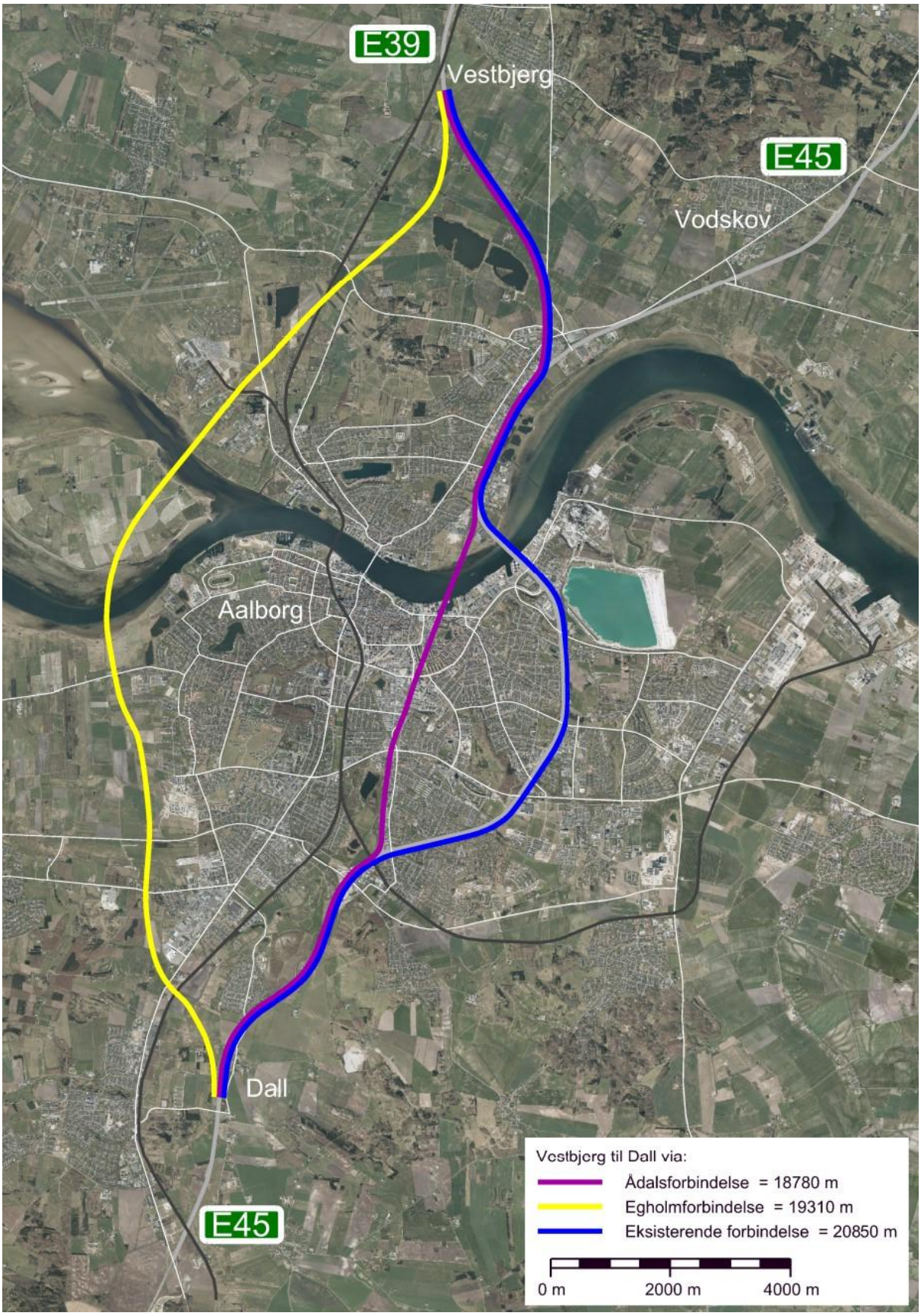
I tilfælde af at Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er lukket, eller der opstår trafikuheld, vil Ådalsforbindelsen være nem at blive dirigeret over til, som alternativ til at krydse fjorden. Den ligger optimalt placeret lige mellem Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen, hvad end man er østvendt eller vestvendt eller kører ad motorvej E39 eller motorvej E45. Egholmforbindelsen vil såmænd være et fint alternativ for bilister, der bor vest for midteraksen af Aalborg, hvis Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er midlertidigt lukket. Men den ligger så langt mod vest, at den vil blive en stor omvej for østvendte bilister til og fra for eksempel supersygehuset, virksomhederne og universitetet i Aalborg øst, samt E45 nord for fjorden.



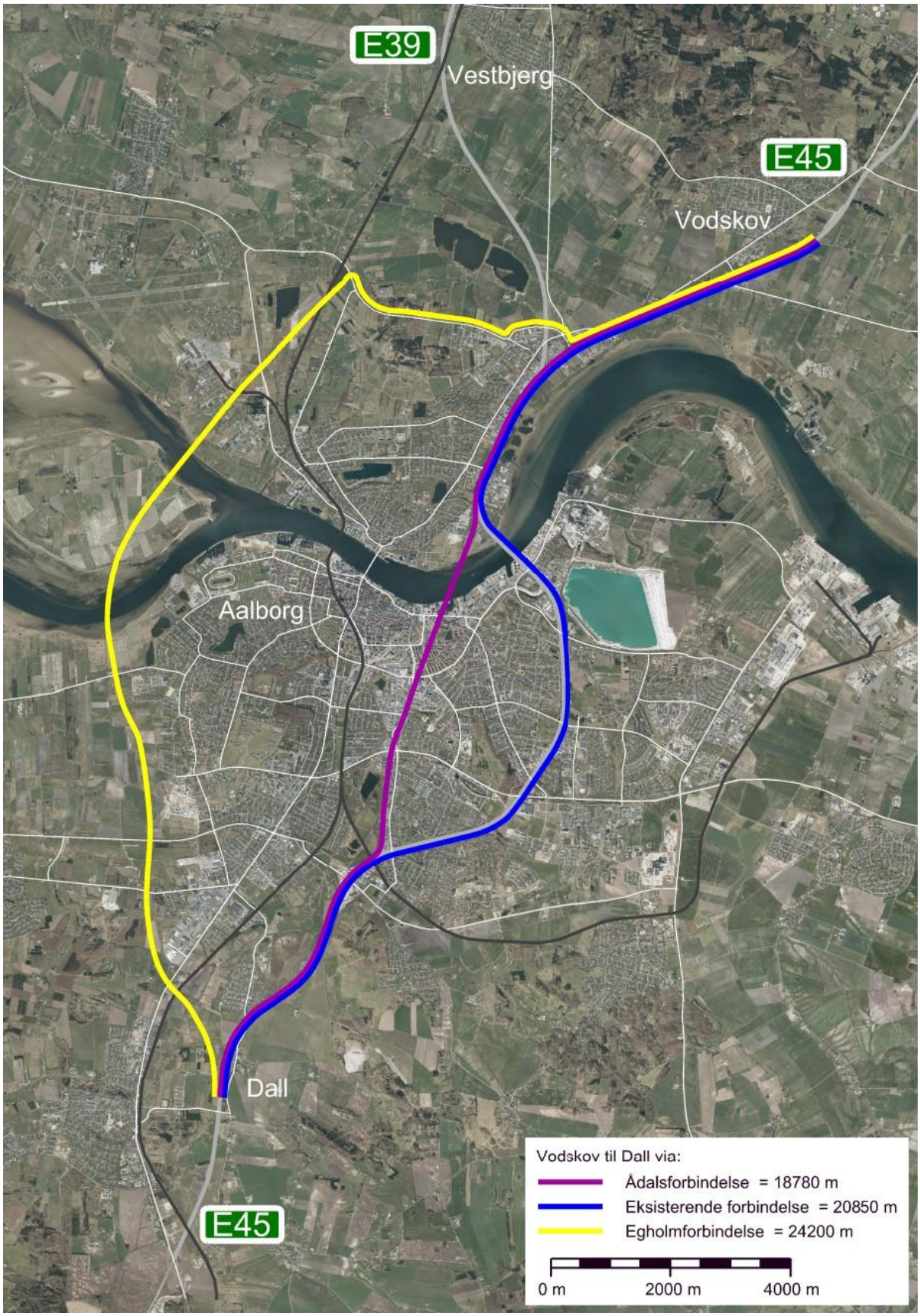
Størstedelen af borgerne i Aalborg og Nørresundby, samt de bilister, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby, vil ikke have incitament til at køre ud og bruge Egholmforbindelsen.
Ådalsforbindelsen vil være et:

- Hurtigere og nemmere alternativ for mange, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Hobrovej og Vesterbro over Limfjordsbroen.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Sønderbro og Østre Allé gennem Limfjordstunnelen.

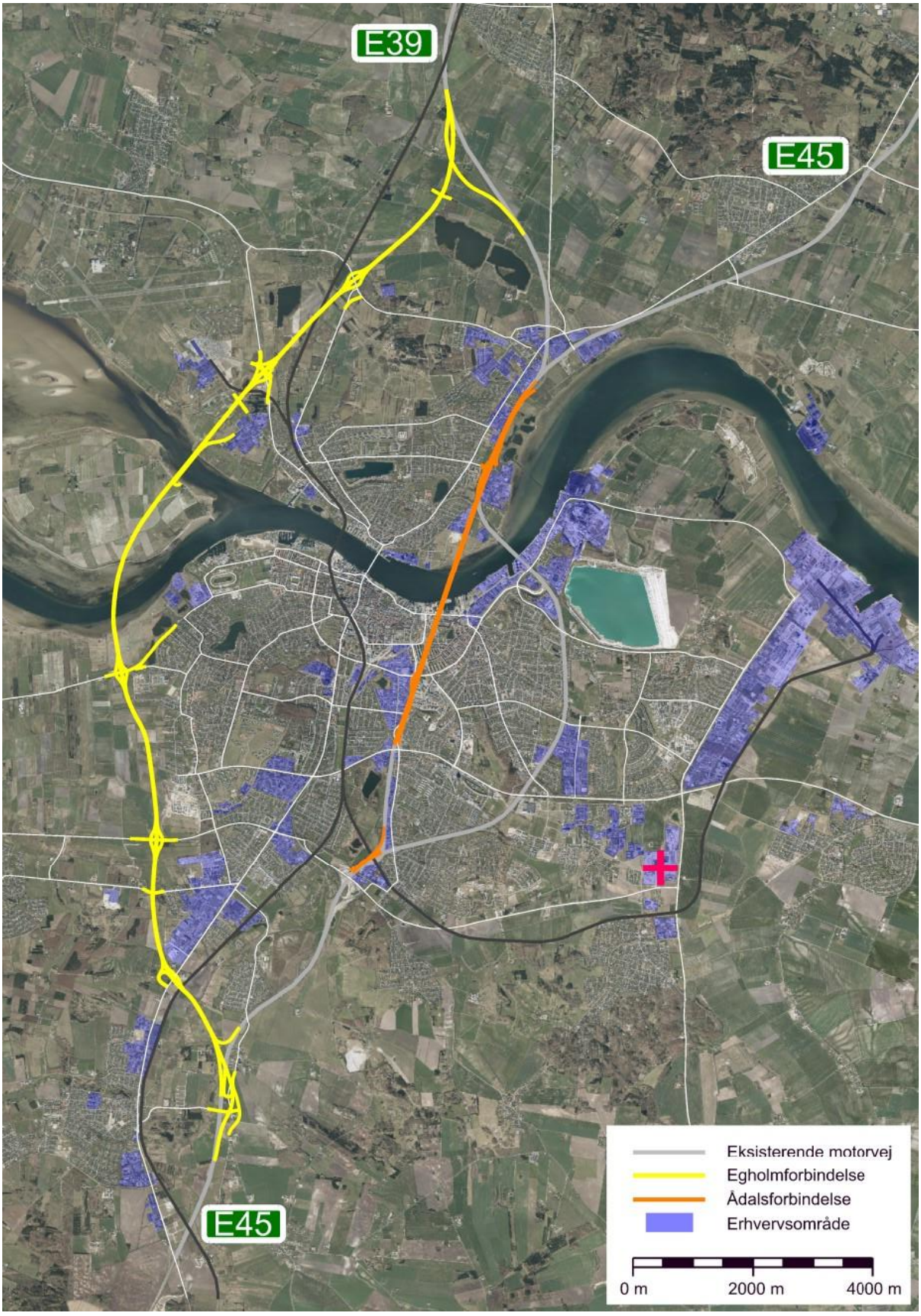
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister



Jo bedre trafikken glider og jo kortere bilisterne har til deres destination, jo bedre og billigere er det både samfundsøkonomisk, miljømæssigt og for de pågældende bilisters tilfredshed. Motorvej E39 og motorvej E45 driver den største andel af bilisterne på tværs af Limfjorden, og i særdeleshed lastvognstrafikken. Ser man på strækningen mellem Vestbjerg og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 500 meter kortere end Egholmforbindelsen, og godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen.



Ser man på strækningen mellem Vodskov og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen, og godt 5400 meter kortere end Egholmforbindelsen. Dette illustrerer, at Egholmforbindelsen kun giver en besparelse for nogle af de vestvendte trafikanter og motorvej E39. Ådalsforbindelsen giver dermed en miljømæssig og samfundsøkonomisk besparelse både for trafikken til og fra motorvej E39 og for trafikken på motorvej E45 samt øvrige bilister i Vendsyssel, der krydser fjorden.


E39
E45
E45
Eksisterende motorvej
Egholmforbindelse
Ådalsforbindelse
Erhvervsområde
0 m
2000 m
4000 m

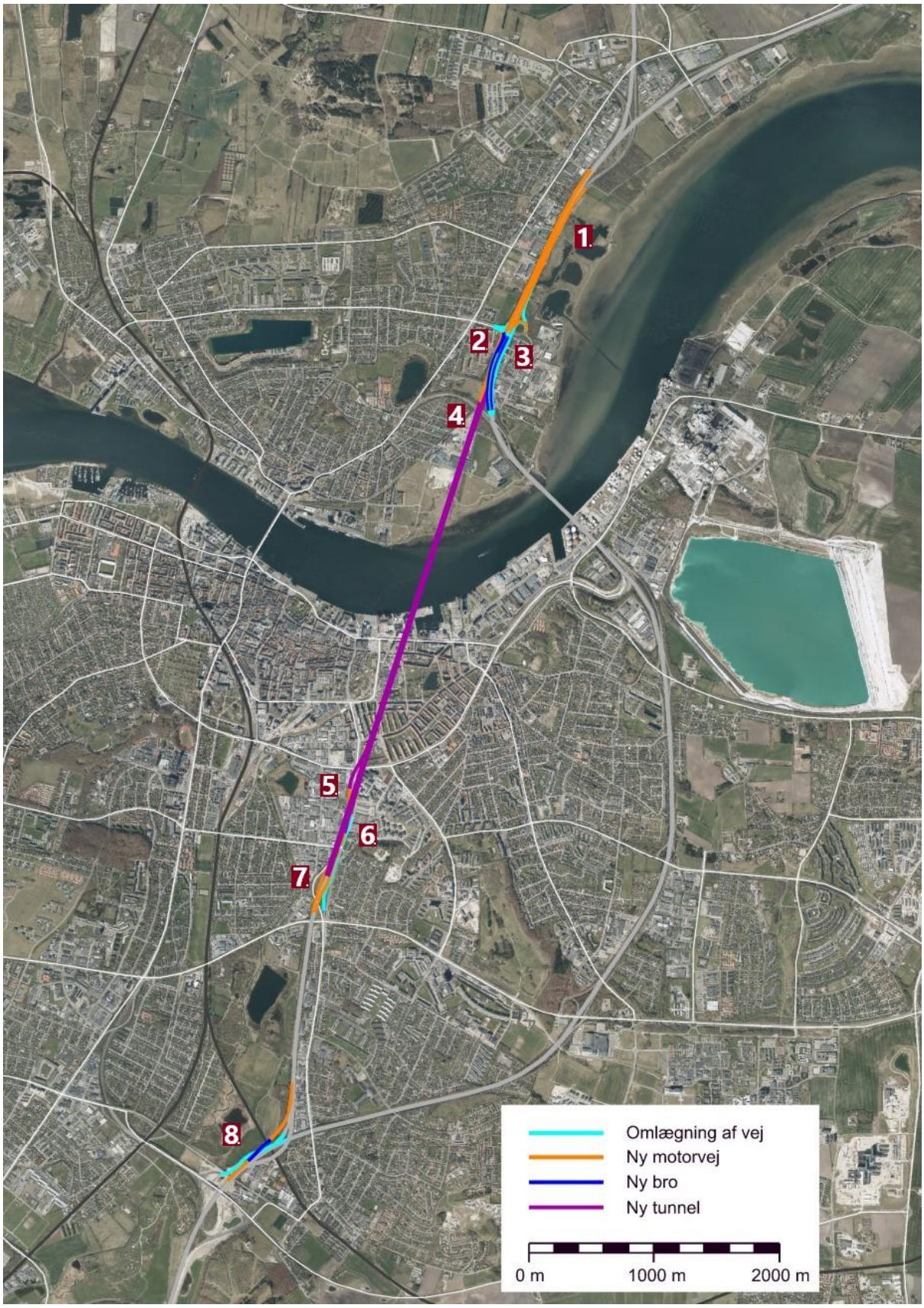
4. Effektivitet for erhvervslivet

Mange virksomheder og iværksættere nord for fjorden efterspørger en infrastruktur, der sikrer en glidende og effektiv trafik. En infrastruktur, som befordrer gunstige forhold for konkurrencedygtighed og attraktive forhold for investorer, arbejdstagere og kunder i hele regionen. En effektiv 3. limfjordsforbindelse vil bidrage til en mere glidende trafik på tværs af fjorden, ved at aflaste de to eksisterende limfjordsforbindelser. Det gælder, hvad end man anlægger en Egholmforbindelse eller en Ådalsforbindelse. Men jf. de øvrige argumenter her i dokumentet, vil der samlet set være flere pendlere, der får reduceret kørselstiden med en Ådalsforbindelse fremfor en Egholmforbindelse. Det er attraktivt og strategisk at opføre virksomheder tæt på motorvej. Derfor vil der sikkert ikke gå længe, før myndigheder og investorer finder på at udstykke ejendommene omkring EgholmforbindeIsen til erhvervsområde, når den står færdig. Dette vil naturligvis gøre det nemt for de ansatte på disse virksomheder at komme på arbejde. Spørgsmålet er bare, om borgerne i Aalborg, Nørresundby og resten af Nordjylland ønsker en støjende motorvej, synet at buldrende trafik og virksomheder på den ellers naturskønne og rekreative egn, hvor Egholmmotorvejen er projekteret til at forløbe? Hovedparten af de nuværende virksomheder i Aalborg og Nørresundby befinder sig netop strategisk i nærheden af de eksisterende motorveje. Derfor er det mest optimalt at aflaste trafikken i nærheden af de nuværende erhvervsområder. En Ådalsforbindelse vil bringe mange bilister hurtigere til og fra arbejde i Aalborg, Nørresundby og på tværs af fjorden til hele regionen, samt aflaste både Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

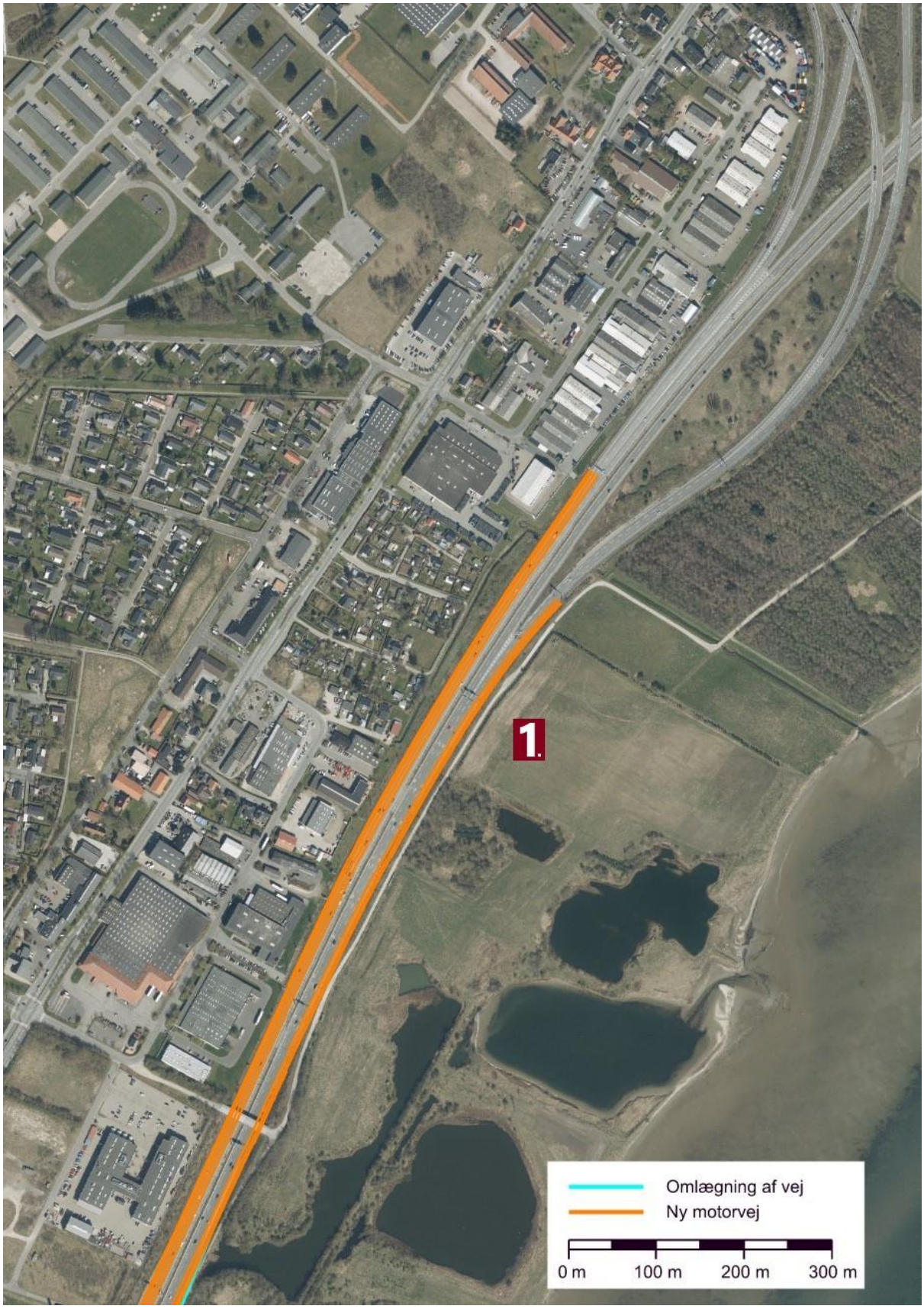
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening

Ådalsforbindelsen udgør ca. 5 km anlæg af ny motorvej. Egholmforbindelsen udgør ca. 20 km nyt motorvejsanlæg. Egholmforbindelsen strækker sig altså over et 4 gange så langt areal som Ådalsforbindelsens forlængelse af Ådalsmotorvejen. Det fortæller en del om, hvor mange ressourcer, der forholdsvis ligger i at anlægge og vedligeholde den ene forbindelse frem for den anden. Ådalsforbindelsen kommer kun til at kræve ganske få strimler af areal til ekspropriering. Egholmforbindelsen anlægges overjordisk, hvilket kræver ekspropriation af enormt meget areal. Dens overjordiske anlæg vil medføre auditiv og visuel støj i et bredt bælte over hele den 20 km lange strækning. Den vil ødelægge synet af solnedgangen og naturen for alle, der plejer at nyde området. Den hyppige vestenvind vil blæse støjen fra trafikken forstærket ind over Aalborg og Nørresundby. Spørgsmålet er, om de besøgende og potentielle tilflyttere, som kommer forbi egnen, hvor Egholmforbindelsen er planlagt til at blive anlagt, får lyst til at besøge byen igen eller at flytte til byen, når de opdager, hvor meget værdi Egholmforbindelsen har ødelagt af Aalborgs og Nørresundbys unikke naturskønhed og rekreative områder i vest? Ådalsforbindelsen anlægges primært underjordisk i tunnel. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på motorvej E45 mellem Gug og Limfjordstunnelen, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på mange centrale veje i Aalborg, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen.

Herunder præsenteres en mere detaljeret visualisering og beskrivelse af Ådalsforbindelsen:



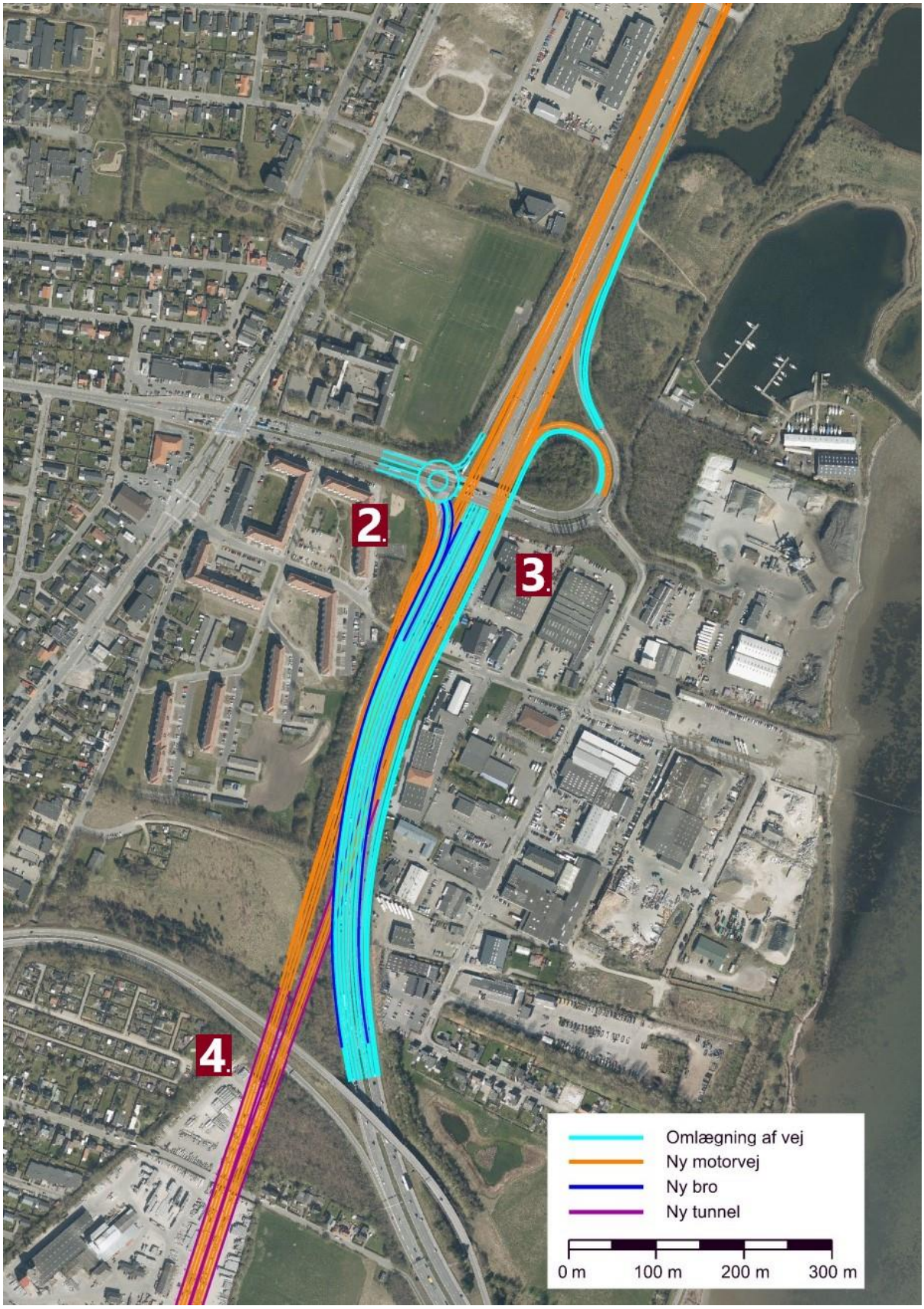
Kort over Ådalsforbindelsens samlede anlæg og referencenumre til knudepunkter undervejs på strækningen.



Kort over motorvej E45 ved afkørsel 10 Høvejen. Syd for denne afkørsel udvides der med 1 spor i både nordgående og sydgående side (1.), frem til afkørsel 21 Nørresundby N. Således vil der alt i alt være 4 spor i både nordgående og sydgående side: 2 spor i hver side, som skal forbinde til Ådalstunnelen mod syd, og motorvej E39 mod nord. 2 spor i hver side, som skal forbinde til Limfjordstunnelen mod syd, og motorvej E45 mod nord.



Skråfoto set mod syd mellem afkørsel afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 21 Nørresundby N. 4 sporet motorvej i begge sider (1.) 2 spor drejer fra den eksisterende motorvej E45 i sydgående side, som fører til Ådalstunnelen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber 3 spor sydgående. Fra rundkørslen føres desuden en tilkørsel til de sydgående spor mod Ådalstunnelen, så der også herfra forløber 3 spor sydgående. I den nordgående side føres der henholdsvis 1 spor fra Ådalsforbindelsen til afkørsel 21 Nørresundby N, samt 1 spor fra Limfjordstunnelen til afkørsel 21 Nørresundby N.



Kort over motorvej E45 mellem afkørsel 22 Nørresundby C og afkørsel 21 Nørresundby N. Sydfra fletter de 3 nordgående spor fra Ådalstunnelen ind under motorvej E45, hvoraf 2 af sporene lægger sig til 2 nordgående spor fra motorvej E45, så der alt i alt føres 4 spor videre nordpå, som senere splitter op ved afkørsel 10 Høvejen. Det 3. nordgående spor fra Ådalstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N. Det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N (3.). 2 sydgående spor drejer fra den eksisterende motorvej E45, som skal føre til Ådalsforbindelsen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber

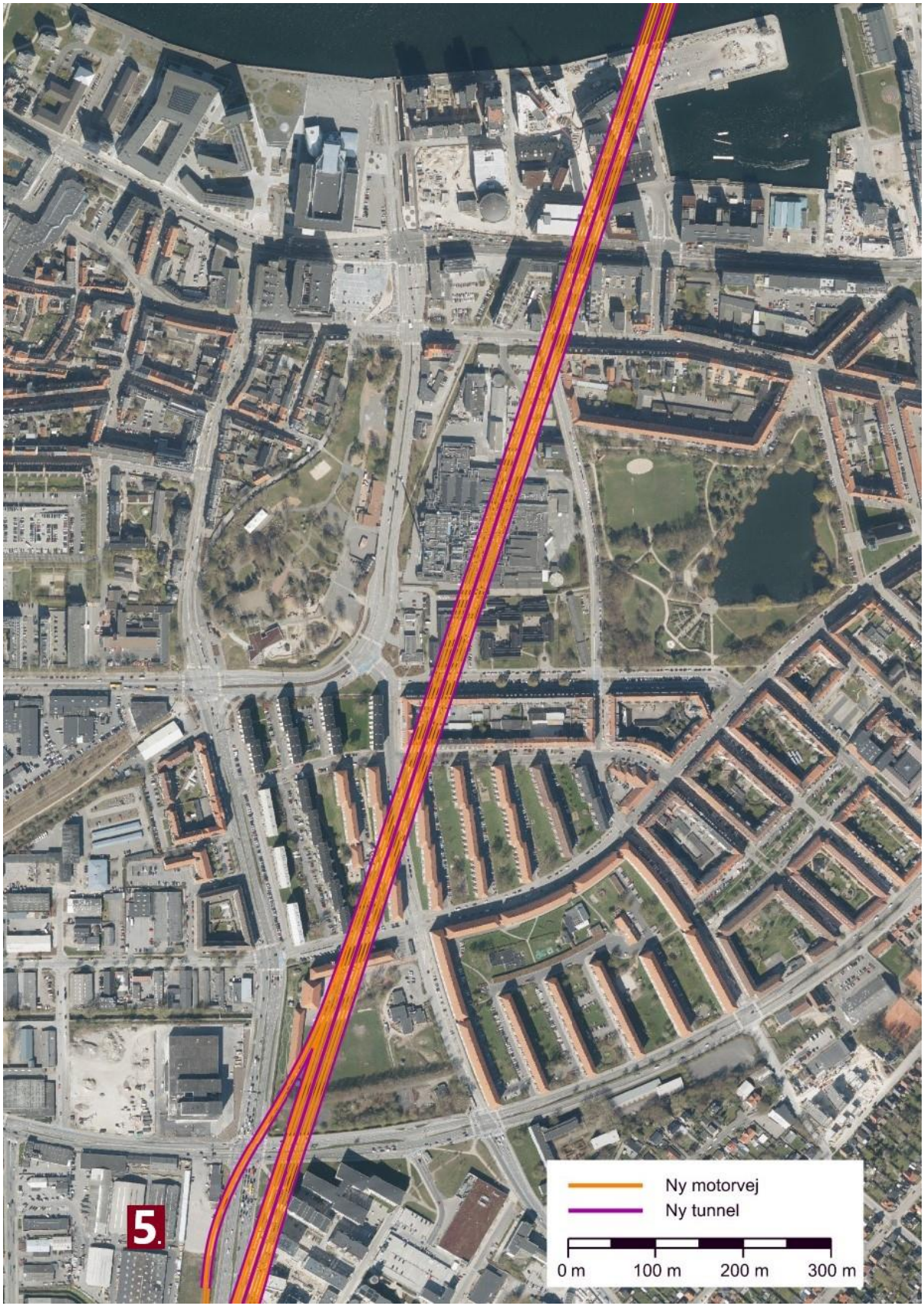
3 spor sydgående. De 3 andre sydgående spor føres ned i Ådalstunnelen lige før de passerer til- og frakørsel 22 Nørresundby C (4.).



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.



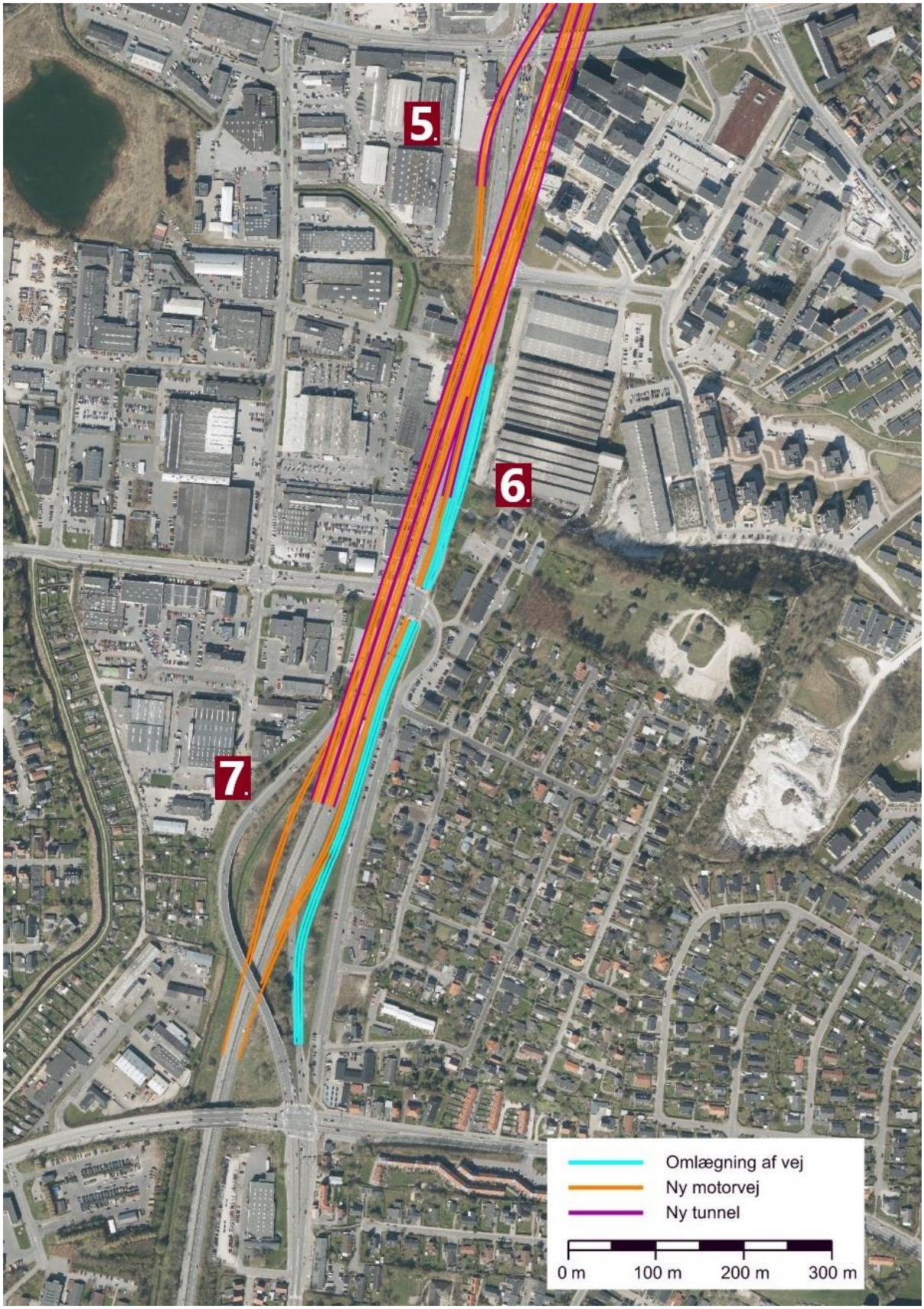
Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Stigsborg Brygge og Limfjorden.



Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Østre Havnegade kvarteret og Øgadekvarteret. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.).



Skråfoto set mod nord med afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Denne afkørsel gør det nemt for bilister nord for fjorden at køre til det centrale Aalborg ved Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal. Der anlægges en tilkørsel til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.), som gør det nemt for bilister fra Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal at køre nordenfjords. Kørebanerne på Sønderbro, vest for Frydendal og Eternitten, omlægges for at gøre plads til afkørsel (5.) og tilkørsel (6.).



Kort over Ådalstunnelens sydlige tilkørsler og afkørsler. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner vest for Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Skråfoto set mod nord med tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner udfor Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Kort over omlægning og udvidelse af sammenfletningen mellem motorvej E45 og Ådalsmotorvejen ved det sydvestlige Gug (8.). Der anlægges en dæmning med 2 spor fra Ådalsmotorvejen i sydgående side, som skal flette sammen med motorvej E45. Dæmningen med de 2 spor skal føres over jernbanen og dernæst over 2 sammenførte spor fra Ådalsmotorvejen og motorvej E45, som skal udgøre afkørsel 28 Aalborg S til Egnsplanvejen. Formålet er at skabe en gnidningsfri sammenfletning mellem Ådalsmotorvejen og motorvej E45 og afkørsel 28 Aalborg S.



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Ådalsforbindelsen i tal:

- 4,20 km nordgående tunnelrør, som forløber fra den nordlige ende af Ådalsmotorvejen før krydset ved Ny Kærvej, til 0,35 km før afkørsel 21 Nørresundby N. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel 0,10 km efter Ny Kærvej i Aalborg. Herfra er strækningen i tunnel på 3,84 km og med 3 spor. Før da forløber tunnelen med 2 spor og 1 nødspor.
- 4,00 km sydgående tunnelrør, som forløber fra afkørsel 22 Nørresundby C, til den nordlige ende af Ådalsmotorvejen i Aalborg. Sydgående tunnelrør har en afkørsel, som udmunder 0,45 km før Ny Kærvej. Frem til da er strækningen i tunnel på 3,25 km og med 3 spor. De resterende 0,75 km i tunnelen forløber med 2 spor og 1 nødspor.
- 1,00 km med 2 ekstra spor på dæmning og bro i sydgående retning af Ådalsmotorvejen i overgangen til motorvej E45 og Egnsplanvejen, for at optimere sammenfletningen.
- 1,40 km med 1 ekstra spor i hver side af motorvej E45 mellem afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 22 Nørresundby C.
- Ny rundkørsel på Sundsholmen ved tilkørsel 21 Nørresundby N, hvor der blandt andet anlægges bro med tilkørsel til E45, samt tilkørsel til Ådalsforbindelsen sydgående.
- 0,65 km af den eksisterende motorvej E45 hæves på strækningen mellem afkørsel 21 Nørresundby N og afkørsel 22 Nørresundby C, så Ådalsforbindelsen kan føres under og flette sammen med E45 og afkørsel 21 Nørresundby i både nordgående og sydgående retning.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Birk Andersen (peter@developnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:27

Motorvejen over Egholm løser ikke de trafikale problemer i og omkring Aalborg, da årsagen til trængsel skyldes at bilisterne ikke kan komme væk fra afkørslerne på den eksisterende motorvej. Dette skyldes igen at trafikken øst vest flyder meget dårligt og at al trafik i centrum stort set er gjort umuligt. Da udbygningen af Aalborg Øst er enorm, (universitet, supersygehus, erhverv,..) er det vigtigere at få øst vest flow bedre og mere oplagt at udvide den eksisterende tunnel eller lave en ny nord for Aalborg Øst.

Peter Birk Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Andersen (lisbeth.andersen43@gmail.com)
Titel: Stop Egholm motorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:06

Kære Transportminister
Det er bekymrende at folketingspolitikere i kommende anlægslovbehandling skal tage stilling til en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg over Egholm, der er en linjeføring der ikke vil aflaste de trafikale problematikker i byen. Der har i Aalborg i årtier været debatteret en østlig eller vestlig linjeføring, hvilke betyder at der nu tages beslutning uden hensynstagen til byen udvikling de sidste 20 år. Det er useriøst at man vil omringe byen af motorveje. Det kan undre at man ikke søger inspiration i storbyer verden over, hvor trafikale problematikker løses langt mere optimalt. De trafikale problematikker i Aalborg kan langt hen af vejen løses med fleksibel og ændret adfærd, alle behøver ikke at møde til kl 8. Derudover er landkommunerne uden om Aalborg vant til megen plads og ingen kø og ønsker det samme når de skal ind til Aalborg. Hvordan kan man gå med til at bruge så mange penge på anlæg af motorvej uden hensyntagen til om den løser de trafikale udfordringer, er et ønske fra byens borgere, bruge kommunale penge på projektet når det mest af alt handler om en gammel strid i Aalborg om øst eller vest forbindelse.
Vh Lisbeth Andersen
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Løsning er dyr uden at være en særlig langtidsholdbar.

Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er.

I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

--
Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25
9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ralf Andersen (ralfandersentuebingen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar, 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:03
Bilag: Indsigelse, Anlæg 3. Limfjfrb.doc;

Til transportministeren

Vedhængt et høringssvar vedr.

anlæggelseslov for 3.Limfjordsforbindelse

Med venlig hilsen
Ralf Andersen

Ralf Andersen
Sandäckerstraße 47
D-72070 Tübingen
BRD

Tel: ++49 (0)7073 / 7171
Mobil: ++49 (0) 163 1860 428
WhatsApp

Mail: RalfAndersenTuebingen@hotmail.com
Facebook: https://www.facebook.com/ralf.andersen/

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'Indsigelse, Anlæg 3. Limfjfrb'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thilde Jørgensen (jorgensenthilde@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 18:44

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mark Jensen (maj@pwtgroup.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 17:18

Angående tredje limfjordsforbindelse

Det står klart, at der er behov for en løsning på trafikproblemet ved Limfjordskrydsningen, men Egholmlinjen synes ikke at være den mest effektive. En alternativ tilgang med et tredje tunnelrør eller endda en city tunnel ville være mere hensigtsmæssig.

Mange af arbejdspladserne i Aalborg ligger øst for motorvejen, hvilket gør at en forbindelse vestom kun giver begrænset effekt. Det er væsentligt at overveje, hvor trafikken faktisk genereres, og hvordan den kan håndteres mere effektivt.

En vigtig observation er, at trafikken gennem tunnellen er meget ensrettet i henholdsvis morgen- og eftermiddagsspidsbelastningen. Ved at flytte trafikken mere fleksibelt i disse tidsrum kan problemet løses mere effektivt. Et reversibelt tredje Limfjordsrør ville give mulighed for at imødekomme behovet i begge retninger og samtidig minimere de økonomiske og miljømæssige påvirkninger.

Derfor bør der foretages en grundig vurdering af alternative løsninger, der bedre imødekommer den faktiske trafikudfordring ved Limfjordskrydsningen og samtidig sikrer en mere trafik og omkostningseffektiv løsning.

Med venlig hilsen | Best regards
Mark Jensen

T: +4572454509
M: +4525307376
E: maj@pwtgroup.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anker Lohmann-Hansen (anker@lohmann-hansen.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 17:16
Bilag: Bemærkninger anlægslov.docx;

Jeg fremsender hermed høringssvar i forbindelse med udkast til anlægslov for en tredje Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Anker Lohmann-Hansen

-- AKT 311293 -- BILAG 219 -- [Bemærkninger anlægslov] --

Indsigelse mod

Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg den 11. januar 2024

Denne indsigelse retter sig primært mod afsnittet om Trafikale forhold, afsnit 3.2 Trafikale forbedringer og muligheder.

1. indledning

Det er nærmest en skandale, at beslutningen om linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse tilbage i 2014 blev taget på baggrund af en trafikberegning i 2011 foretaget med en lokal beregningsmodel, som ikke inddrog de særlige omstændigheder omkring Limfjordstunnellen så som trængsel, variation over døgnet mv. Det er ligeledes meget diskutabelt, at beregningshorisonten kun gik til år 2020, så de store udbygninger i Aalborg især i nord og øst som AAU-området, Universitetshospitalet og byudviklingsområdet ved Stigsborg slet ikke blev inddraget.

Det gav misvisende resultater især for det alternativ (udbygning af E45 med ekstra tunnelrør), der netop skulle sikre trafikal kapacitet til de store byudviklingsprojekter.

På baggrund af 2011 beregningen fravalgte man på dette mangelfulde grundlag den såkaldte Lindholmlinje, som udmærkede sig ved give en markant aflastning af det centrale byområde i Aalborg[1], og udbygningen af E45 med et ekstra tunnelrør.

Man kunne mene, at det er ansvarspådragende ikke at genbesøge de to fravalgte alternativer gennem en trafikberegning med den nye Grønne Mobilitetsmodel, som givetvis ville give et noget andet resultat, end beregningen med den gamle og simple lokale beregningsmodel.

2. Trængsel på tværs af Limfjorden

Af lovforslaget fremgår det, *at trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den*

[1] I 1974 udtaler daværende stadsingeniør Skov Madsen til Stiftstidende om den vej, Aalborg Kommune har foreslået vest om byen: ”Aalborg Kommune har ikke lagt sig fast på en linjeføring. Men det står fast, at tunnelen skal føres under vandet ved Friluftsbadet (Lindholmlinjen). Det er utopi at tro, at den kan føres over Egholm, for så kommer forbindelsen så langt væk fra Aalborgs centrum, at den ikke aflaster Limfjordsbroen”

Civilingeniør, lektor emer. Trafik-og byplanlægning AAU Anker Lohmann-Hansen * anker@lohmann-hansen.dk

anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

Det er fuldstændigt korrekt, men man mangler lige at fortælle, at på trods af talrige opfordringer vil Vejdirektoratet ikke forholde sig til, at det med stor sandsynlighed vil være endnu bedre for en mere sikker fremkommelighed omkring Limfjordstunnellen, hvor der hvert år sker ca. 100 trafikuheld eller trafikale hændelser, at der sker en ombygning af E45 og den uhensigtsmæssige udformning, især omkring Limfjordstunnellen, som Vejdirektoratet ofte har fremhævet, er nødvendig. Kun ved at vælge alternativet med en udbygget E45 med et ekstra tunnelrør kan man opnå en kapacitetsreserve, der hvor der er brug for den og en strømlinet passage af Limfjorden.

Af lovforslaget fremgår det, *at en 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen for trafik. Forbindelsen vil derudover aflaste tilslutningsanlæggene på E45 syd og nord for Limfjorden, hvor der i dag opstår flaskehalse i rampekrydsene og tilbagestuvning på motorvejen som følge af manglende kapacitet til at rumme trafikmængderne. En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste disse tilslutningsanlæg og medføre en bedre trafikafvikling på E45.*

Det er korrekt, men det er slet ikke godt nok. Den begrænsede aflastning af Limfjordsbroen vil ikke være registrerbar i trafikken på Vesterbro. I limfjordstunnellen vil trængselssituationen fortsat være uholdbar i eftermiddagsmyldretiden – tilsvarende ved Bouet om morgenen.

Vejdirektoratet erkender i et ministersvar, at der var begyndende trængsel ved Limfjordstunnellen allerede i 2014. I 2014 var trafikken gennem Limfjordstunnellen ca. 75.000 køretøjer i døgnet (HDT). Det var også i 2014, at det nordjyske erhvervsliv for alvor lagde sig i selen for at få en motorvej over Limfjorden. Som fx Direktør Peter Rindebæk udtaler: ”Med en 3. Limfjordsforbindelse kan medarbejdere komme på arbejde uden at skulle sidde i kø i halve timer. Dermed er der reel udsigt til, at de lange køer - der kun bliver værre i de kommende år - kan være historie”.

Det holder bare ikke! De mange trafikanter, der arbejder i Aalborg, havner i 2030 i samme trængselssituation som i 2014 - vel at mærke efter at der er brugt op mod 10.000.000.000 kr. på en omfartsvej vest om Aalborg. Beregninger viser, at trafikken i 2030 i Limfjordstunnellen med en Egholmmotorvej vil være – hold nu fast – 75.000 køretøjer i døgnet.

Transportministeren har med en Egholmforbindelse på tegnebrættet ingen planer om at forbedre trafiksituationen på E45 ved Limfjordstunnellen. Det er overraskende, for det er netop usikkerheden om trafikuheld og forsinkelserne, der har stor betydning for erhvervslivets transporter.

I henhold til nye beregninger for år 2035, hvor forbindelsen over Egholm kan være nyåbnet, vil trafikken i Limfjordstunnellen være ca. 81.000 køretøjer i døgnet. Det var den trafik, der var i 2020. Mange har den omfattende trængsel og kødannelserne ved Limfjordstunnellen og ved Bouet i 2020 i bitter erindring.

Vejdirektoratet har ikke officielle tal for trafikudviklingen frem mod 2040, men en simpel fremskrivning af trafikbelastningen taler om ca. 85.000 køretøjer i døgnet i Limfjordstunnellen. Så bliver kødannelsen massiv og analog med den tilstand, der kunne aflæses på Google Maps mandag den 7.8.2023:

Tidspunkt		
15.15	Begyndende trængsel ved Kridtsvinget	
15.30	Kritisk trængsel på E45 fra TH Sauers vej	Forsinkelse op til 22 min.
15.45	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 35 min.
16.00	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 30 min.
16.15	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 29 min.
16.30	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 22 min.
16.45	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 21 min.
17.00	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 13 min.
17.15	Aftagende trængsel på E45 fra TH Sauers vej	

Er det virkelig den situation, man stræber efter at opnå med en Egholmforbindelse, som er så ødelæggende for natur og miljø?

Af lovforslaget fremgår, *at den 3. Limfjordsforbindelse vil kunne bære trafikken, hvis Limfjordstunnelen er spærret, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport og reducere risikoen for, at trafikken går helt i stå i Aalborg By.*

Det er ikke korrekt. Et simpelt regnestykke med udgangspunkt i et eksempel fra Vejdirektoratet viser, at dersom der sker en hændelse fx kl. 7.30 i sydgående retning i Limfjordstunnellen, og man forstiller sig, at hele trafikken fra E39 og rute 11 ledes væk fra E45 og gennem Egholmtunnellen, da vil trafikken her bryde sammen, og tilsvarende vil ske på de to relevante afkørsler til Aalborg ved Annebergvej og Ny Nibevej. Trafikken fra Frederikshavnsgrenen på E45 vil ikke kunne slippe væk fra motorvejen og må pænt holde i kø ud forbi Vodskov.

Vejdirektoratet indrømmer, at den eneste måde, man kan eftervise overflytningspotentialet mellem E45 og E39 er ved en trafiksimulering af fx den ovenfor nævnte hændelse. En sådan har man aldrig villet gennemføre. Og man siger selv: *Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den anden forbindelse.* Hvordan så?

3. Alternativer

I Lovforslaget nævnes ikke et ord om den voldsomme debat, der har været om den utroligt fastlåste holdning blandt forligspartierne. Der ingen tvivl om, at tiden har gjort alternativet over Egholm utidssvarende af mange grunde:

a. Aalborgs by-mønster er i dag helt anderledes orienteret mod byudvikling i den østlige del af byen. E45 er i dag den absolut centrale trafikåre i Aalborg, og langt den overvejende del af Aalborgs erhvervsliv er orienteret mod E45.
b. Store trafikskabende enheder er lokaliseret i oplandet til E45:
    a. Aalborg Universitet med flere end 20.000 ansatte/studerende
    b. Nordjyllands Universitetshospital med flere ed 5.000 ansatte

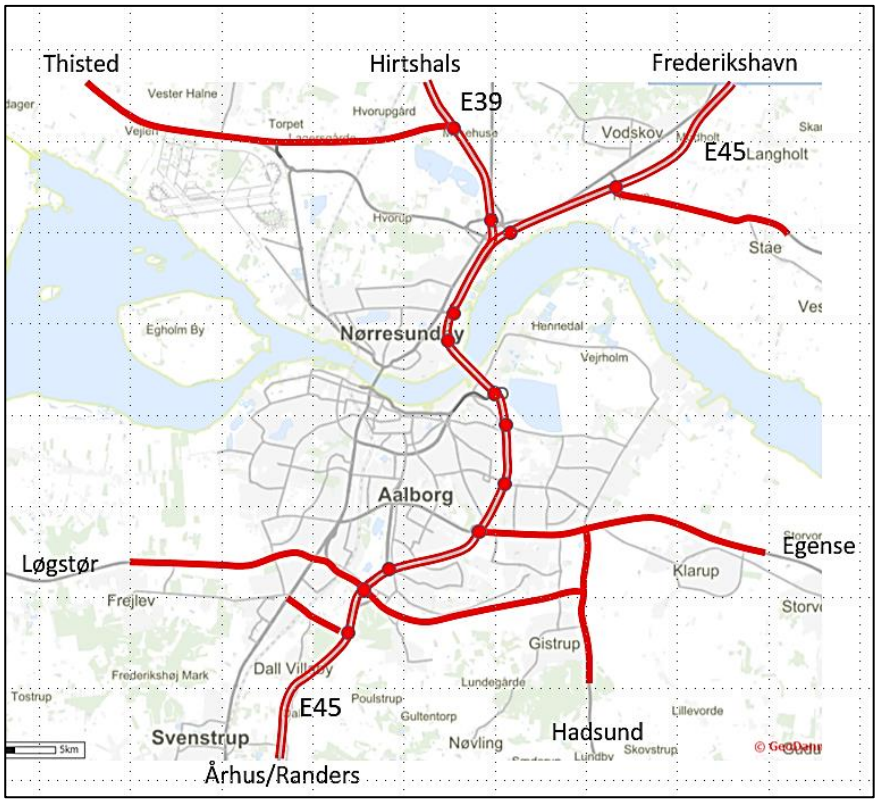
c. Port of Aalborg og det store erhvervsområde langs Tranholmvej med op mod 10.000 ansatte
d. Gigantium med flere end 10.000 siddepladser
e. Aalborg bymidte via. Nyhavnsgade med byens primære handelsliv, kulturliv og privat og offentlig service – mindst 30.000 arbejdspladser

Fortsætter den store byudvikling i Aalborg Øst og på Stigsborg, vil trafikken på E45 stige yderligere. Det er Vejdirektoratet opmærksom på, idet de siger, at fortsætter byudviklingen i Aalborg Øst, kan det blive nødvendigt at udbygge E45. Så er det lige før, vi kun mangler et ekstra tunnelrør.

Der foreligger en række alternativer til løsning af de trafikale problemer omkring Limfjorden. Nævnt i historisk rækkefølge:

a. Lindholmforbindelsen. Dette er den oprindelige linjeføring foreslået af Aalborg kommune tilbage i 60-erne, men fremlagt i sin endelige udgave i forbindelse med beregningerne i 2011. Her blev den forkastet, selvom den bedst løste op for de trafikale problemer i det centrale Aalborg og havde en samfundsnytte og pris på linje med Egholmforbindelsen. Er aldrig gennemregnet med Landstrafikmodellen eller den Grønne Mobilitetsmodel.
b. Udbygning af E45 med paralleltunnel. Denne løsning er den klart billigste og mest kapacitetsstærke af alle. Let at udbygge i etaper og frem for alt uden væsentlige miljømæssig påvirkning af omgivelser og natur. Forkastet i 2011. Lav nettokapitalværdi. Idegrundlag tidligere fremsat af undertegnede. Er aldrig gennemregnet med den nye Landstrafikmodel eller den Grønne Mobilitetsmodel.
c. Egholmforbindelsen – omfartsvej vest om Aalborg. Medfører ringe trafikal aflastning af det centrale byområde og af Limfjordstunnellen. Har voldsomme konsekvenser for natur og miljø i området ved Egholm. Påfører tusinder af nyere boliger ny trafikstøj. Idegrundlag måske Region Nordjylland, der burde kæmpe for natur og miljø, men som næppe kendte konsekvenserne på det tidspunkt. Er gennemregnet med både Landstrafikmodel og den grønne mobilitetsmodel. Dyr løsning og lav nettokapitalværdi.
d. Cityforbindelsen er en ny løsning fremsat af professor Otto Anker Nielsen, DTU. I al sin enkelhed søger han med dette forslag at løse to problemer på en gang: Nedlæggelse af Kridtsvinget, som er en forbandelse for E45, hvilket Vejdirektoratet er enig i, og tilføjelse af en direkte, kapacitetsstærk forbindelse mellem Aalborg Bymidte og det nordlige opland. Er aldrig gennemregnet med nogen trafikmodel.

De to løsninger, som ligger lige for at vælge som alternativ til en miljøødelæggende Egholmforbindelse, er dels en Cityforbindelse eller en udbygning af E45 med en paralleltunnel med alternerende vognbanefordeling afhængig af den konkrete trafikbelastning. Transportministeren har gentagne gange nægtet at lade Vejdirektoratet gennemregne de to løsningsforslag med den Grønne Mobilitetsmodel, selvom Vejdirektoratet har meddelt, at det vil være en overkommelig opgave. Det er ganske uforståelig og grænsende til det ansvarspådragende i tilfælde af en efterfølgende miljøsag.



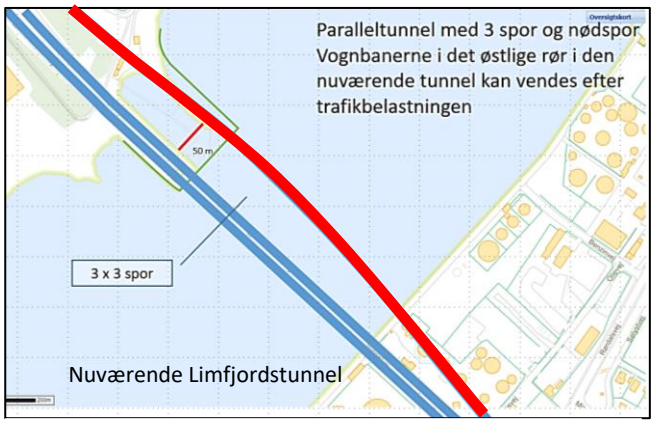
Forslag til basisvejnet som fælles grundlag for de to alternative løsninger: En Cityforbindelse og en udbygning af E45 med ekstra tunnelrør.

I nord suppleres med en motortrafikvej mellem E39 og rute 11 mod Thisted.

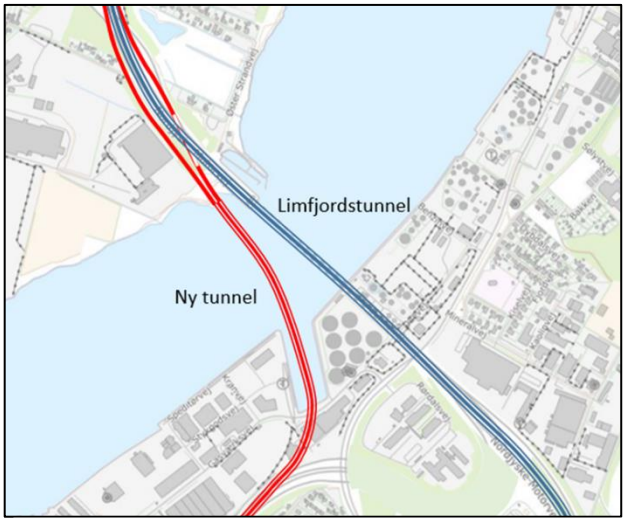
I syd suppleres med en ny adgangsvej til City Syd.

Ingen af de foreslåede vejudvidelser eller nyanlæg påvirker de omgivende miljø og natur i væsentlig grad.

Det bemærkes, at Egholm og Limfjordsområdet lades uberørt.



Paralleltunnel



Cityforbindelse

Når E45 ombygges til normal motorvejsstandard øges kapaciteten dramatisk. De mange flettemanøvrer bortfalder. Vognbaneskift og opbremsninger reduceres betydeligt. Det er realistisk at opnå sædvanlig motorvejskapacitet: 85 - 90.000 køretøjer i døgnet.

Vigtigst er måske, at antal trafikuheld og fremfor alt de mange hændelse på E45 vil om ikke bortfalde, så dog reduceres til gennemsnittet for motorvejsstandard. Trafikanterne kan regne med at kunne passere Limfjorden uden forsinkelser.

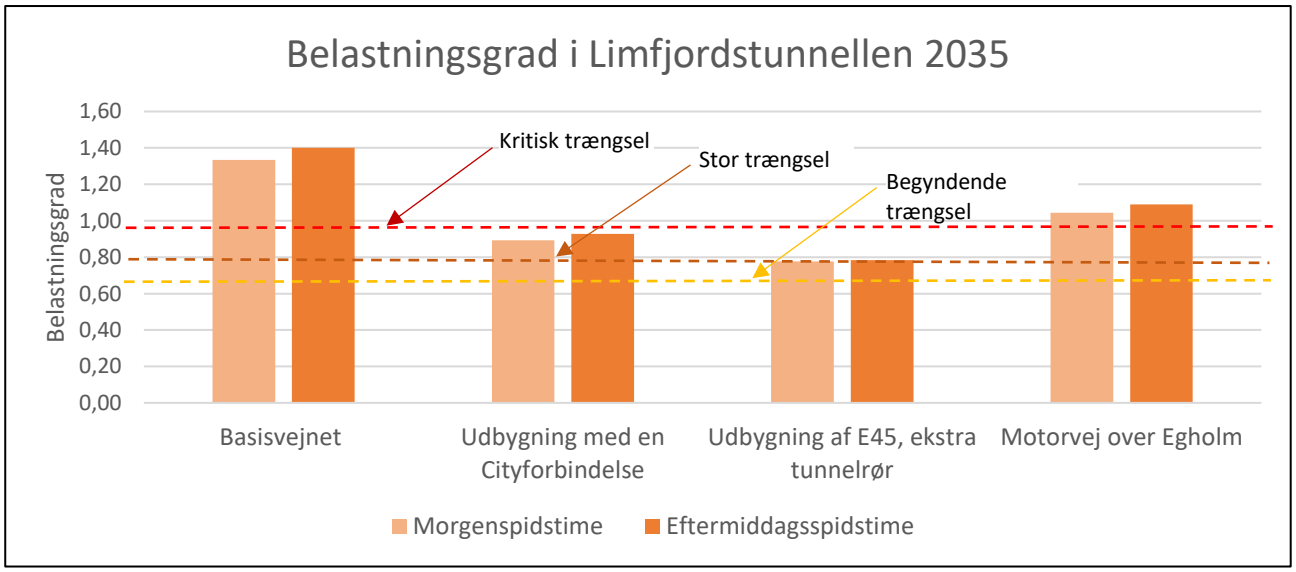
Civilingeniør, lektor emer. Trafik-og byplanlægning AAU Anker Lohmann-Hansen * anker@lohmann-hansen.dk

Med udgangspunkt i Vejdirektoratets beregning af trafikken over Limfjorden i 2035 og fordeling af trafikken på de relevante alternative løsninger for en 3. Limfjordsforbindelse kan trafikken over Limfjorden opgøres således:

	Limfjordsbro	Limfjordstunnel	Fjordkrydsende trafik
Basisvejnet	36.200	104.500	140.700
Udbygning med en Cityforbindelse	32.000	86.000	146.000
Udbygning af E45, ekstra tunnelrør	34.000	113.000	147.000
Motorvej over Egholm	32.600	80.900	149.800

En Egholmforbindelse vil som omfartsvej tiltrække ny trafik i lidt større omfang end de øvrige. De to alternative løsninger skaber frem for alt langt bedre fremkommelighed på tværs af Limfjorden, der hvor der er behov for det, og ikke vest for Aalborg hvor den trafikale efterspørgsel er mindre.

En Egholmforbindelse vil aflaste Limfjordstunnellen i så begrænset omfang, at der allerede i 2035 vil være kritisk trængsel – et problem som vil forværres seriøst frem mod år 2040, hvor trængslen vil af samme størrelsesorden som i 2023 med forsinkelser på op mod 30 minutter i spidstimerne.



I Lovforslaget oplyses, *at med etablering af den 3. Limfjordsforbindelse (*over Egholm*) forventes knap 150.000 køretøjer i 2035 at krydse Limfjorden ved Aalborg, hvilket er en stigning fra 140.700 uden den nye forbindelse.*

Ifølge trafikmodellen vil Egholmtunnelen blive benyttet af 36.200 køretøjer i et gennemsnitligt hverdagsdøgn i 2035. Trafikken vil bestå af bilister, som uden den 3. Limfjordsforbindelse enten ville benytte Limfjordstunnelen, Limfjordsbroen eller have undladt at foretage turen over Limfjorden. Den ekstra trafik, som skyldes ny eller forbedret infrastruktur, betegnes som et "trafikspring".

Vejdirektoratet har i anden sammenhæng tilkendegivet, at muligheden for anvendelse af kollektiv transport som alternativ til bil er så godt som ikke eksisterende i en nordjysk sammenhæng, da tilbuddet om kollektiv transport er ringe i forhold til bilbenyttelse.

Ligeledes har Vejdirektoratet oplyst, at en udvidelse af E45 som anført vil have en effekt i forhold til et trafikspring på tværs af Limfjorden af næsten samme størrelse som med en Egholmforbindelse.

4. Erhvervsliv

I lovforslaget nævnes, at *fremkommelighed har afgørende betydning for logistikvirksomheders beslutning om investeringer, og problemer med fremkommelig kan betyde, at områder vælges fra på grund af fordyrende forsinkelser. Manglende og/eller ustabil fremkommelighed og deraf følgende usikkerhed i logistikvirksomhedernes mulighed for at planlægge leverancerne medfører derfor, at de sværest fremkommelige landsdele vælges fra, når virksomhederne skal investere.*

Nordjysk erhvervsliv har gentagne gange ytret sig om vigtigheden af, at der etableres en Tredje Limfjordsforbindelse. Det er vigtigt, at der sikres bedre kapacitet for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Erhvervslivets transporter er helt afhængige af, om Limfjordstunnelen er fuldt passabel.

Det er helt korrekt, at trængselsproblemerne ved især Limfjordstunnellen er et seriøst problem. Det skal løses – ja det burde for længst være løst, men Transportministeren ønsker øjensynligt ikke, at der gøres noget for at forbedre fremkommeligheden på E45. Vejdirektoratet er fuldt bevidst om problemets omfang og karakter, men kan ikke komme igennem med selv mindre forbedringer.

Videre hedder det, *forsinkelser som følge af især uforudsete hændelser breder sig til det omkringliggende vejnet, og især i Aalborg By kan trafikken gå i stå, som følge af hændelser på Limfjordsbroen eller i Limfjordstunnelen. Sådanne afledte forsinkelser er generelt underestimerede i de samfundsøkonomiske analyser.* Helt enig – det har især betydning for vurderingen af en udbygning af E45.

Vejdirektoratets beregninger viser, at den del af Vendsyssel, som benytter E45 (Hals, Hjallerup, Sæby og Frederikshavn) samt trafikken til Sverige, i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil opleve trængsel ved Limfjordstunnellen på et niveau svarende til år 2020. Det vil sige med kødannelser i myldretiderne og risiko for trafikalt sammenbrud ved de ca. 100 årlige hændelser. De, der benytter E39 med mål syd for Aalborg, vil få fordel af en vestlig omfartsvej uden om Aalborg, men har de mål i Aalborg Centrum, erhvervsområdet ved Port of Aalborg, Universitetet, Universitetshospitalet eller Gigantium, så hænger også de i trængslen ved Limfjordstunnellen.

Erhvervslivet ved godt, at den eneste løsning, som kan samle alle interesser i Nordjylland er en udbygning af E45 fra Svenstrup til Bouet incl. ekstra kapacitet ved Limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 vil løse alle problemer for trafikken fra Vendsyssel. En udbygningsløsning er skånsom over for naturinteresser, fauna og miljø og vil sikre en større trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden, der hvor der er brug for den. Og ikke mindst er den billigere.

5. Konklusion

Det foreliggende oplæg til en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse er desværre særdeles mangelfuldt, når vi taler om den trafikale begrundelse for valget af en linjeføring over øen Egholm. Det er næsten utilgiveligt, at Transportministeren ikke har ønsket at bringe andre løsninger i spil – løsninger som i langt højere grad end den valgte linjeføring vest om Aalborg er nutidige i deres afvejning af trafikale fordele i forhold til miljø og naturinteresser.

Egholmmotorvejen tilfører naturen omkring Aalborg et voldsomt anlægsprojekt, som på hele strækningen belaster naturinteresser. I syd belastes Østerådalen med et ekstremt udfletningsanlæg (varianten). Vest for Hasseris skærer vejen gennem Hasseris Enge, som kunne bidrage til biodiversitet og CO2 fangst. Ved krydsningen af Limfjorden i en tunnel belastes det lavvandede område med risikabel gravearbejde i fjordbunden. Egholm krydses på en dæmning. Lavbro til "Verdens Ende" tværs gennem rekreative områder vest for Aalborg/Nørresundby.

På hele strækningen belastes natur og mennesker med ny støj op til grænsen på 58 dB. Samtidig sker der ingen hørbar reduktion i støjniveauet på de veje som aflastes for noget trafik.

Hvis Vejdirektoratets spådom om at Aalborg kommune fortsætter udbygningen i Aalborg Øst og Nord, så er der ingen vej uden om. Så skal kapaciteten på E45 - i det mindste på strækningen Humlebakken – Bouet udvides. Det er Motorring 3 om igen.

Derfor er konklusionen:

Enten udbygger man E45 med et ekstra tunnelrør

eller

Man bygger en motorvej over Egholm og udbygger E45 med et ekstra tunnelrør

Man kan undvære en motorvej over Egholm –

man kan ikke undvære en velfungerende E45

Med venlig hilsen
Anker Lohmann-Hansen
Risbjergvej 9, Gistrup

Problemer ved Fjordkryds-ningen	**Egholmforbindelse**		**Udbygning af E45 m. Tunnel**
Trængsel ved Limfjordsbroen	Løser ikke		Løser ikke
Trængsel i Limfjordstunnellen	Reducerer på kort sigt	Løser ikke	Løser
Aflastning af Midtbyen	Løser ikke		Løser ikke
Belastning af E45 gennem Aalborg	Løser delvis		Løser
Nye tilslutningsanlæg på E45	Løser ikke		Løser
Forbindelse til City Syd	Løser		Løser
Forbindelse til Jammerbugt	Løser		Løser
Sammenhæng med byudvikling	Løser ikke		Løser delvis
Erhvervstilgængelighed	Løser delvis		Løser
Problemer/trafikuheld ved Bouet	Løser delvis		Løser
Trafikuheld v. Limfjordstunnellen	Løser ikke		Løser delvis
Redundans	Løser delvis		Løser delvis
Naturbelastning	Voldsom		Nej
Beskyttede dyrearter	EU problemer		Nej
Vandindvindings interesser	Trussel		Nej
Støj påført nye områder	Rammer mange		Nej
CO2 effekt	Stor		Ret stor
Samfundsnytte	Ingen		Positiv, sansynligvis
Anlægsomkostninger	Meget store, godt 9 mia. kr.		Store, ca. 6 mia. kr.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ulrich Böttger (ulrich@egholm51.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 16:45

Den forkerte løsning på de trafikale problemer

Der er mange problemer med den foreslåede motorvej vest om Aalborg over Egholm (forrentning, støj, asbest, klima, natur m.m.), men det helt centrale problem er, at Egholmmotorvejen i bund og grund er en dårlig løsning!

Udgangspunktet for hele projektet er trængselsproblemerne på E45 ved Limfjordstunnellen, men Egholmmotorvejen vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne i tilstrækkeligt omfang. Få år efter den forventede afslutning af projektet vil trængslen i tunnelen forventeligt være den samme som i dag, og så er vi lige vidt!

Egholmmotorvejen vil i øvrigt ikke gøre det nemmere at afvikle trafikken, når der sker uheld i tunnelen.

Der findes alternative løsningsforslag, som fx en udvidelse af Limfjordstunnelen, og de bør undersøges på lige fod med Egholmmotorvejen.

Opgaven er at løse trængselsproblemerne i Limfjordstunnelen – ikke at skabe en motorvejsforbindelse til Aalborg Lufthavn!

Mvh Ulrich W Böttger

Annekærvej 3
8250 Egå

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Dårlig trafikal løsning
Sendt: 11-01-2024 16:15

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm:**Etablering af en motorvej vest om Aalborg vil ikke løse de trafikmæssige trængselsproblemer**

- I den opdaterede VVM redegørelse af december 2023 forudsiger vejdirektoratet at trafikfordelingen i 2035, mellem den påtænkte vestlige forbindelse over Egholm, Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen er en hverdagsdøgntrafik 36.300 biler i Vestforbindelsen, 32.600 biler over Linfjordsbroen og 80.800 biler gennem den eksisterende østlige tunnel. Samtidig regner Vejdirektoratet med en årlig øgning af trafikmængden på 2.1%.

Trafikbelastningen i Limfjordstunnelen var i 2022/23 er en hverdagsdøgntrafik på ca. 87.200 biler.
Den vestlige forbindelse vil altså kun give en aflastning på ca. 6.400 biler i døgnet, hvilket svarer til ca. 4. års trafikudvikling

- Når det nye sygehus NAU bliver færdigt, vil de ske en stigning af trafikken øst/vest i Aalborg, og da kapaciteten på Egnsplanvej næsten er opbrugt, vil det kunne give gener for ambulancer med patienter fra det vestlige opland til sygehuset. Også patienter fra det nordlige opland vil opleve gener, da den østlige tunnel vil have kapacitetsproblemer jf. ovenstående.
- En løsning med en østlig paralleltunnel vil kunne løse disse problemer til en væsentlig lavere anlægspris, se for eksempel Anker Lohmann-Hansen ” Løsninger for tilvejebringelse af yderligere kapacitet for trafik på tværs af Limfjorden”, december 2022.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Leif Ginnerup (ginnerup@gvdnet.dk)
Titel: Vedr.:Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 12:35

Transportministeriet og Transportministeren

Jeg er imod Egholmlinjen! Jeg vil have et retvisende beslutningsgrundlag.

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag, da man ikke har lavet en tilsvarende vurdering af den østlige forbindelse.

Jeg forstår ikke politikkerne, der ønsker en vestlig forbindelse, selv Aalborgs borgmester der i sin tid gik på valgt for en østlig forbindelse har ændret holdning og hvorfor?

Den eneste grund til at vores borgmester med andre ønsker en vestlig forbindelse må være, at på den måde får Aalborg to store anlægsprojekter, da vores nuværende forbindelse stadig vil være nødvendig med udvidelse når Egholm-forbindelsen er færdig om ca. 10 til 12 år.

Aalborg får også løst trafikproblemet i og City Syd og Skalborg Bakke for statsmidler i stedet for selv at bekoste en løsning.

Vores politikere kan ikke være det bekendt, det gælder både de lokale og dem på Christiansborg. De har fået så mange relevante input fra lokale trafikforskere, men sidder alle argumenter helt overhørige.

Det kan ikke være rigtigt at skatteborgerne i hele landet skal belastes med to projekter der tilsammen vil udgøre 11-12 mia., når problemet ved Limfjorden kan løses for ca. 4 mia. Differencen på de ca. 7-8 mia. er der rigeligt huller at lukke, her tænkes på ældreområdet, sundhedssektoren og støjreducering på nuværende veje. Dette er kun et lille udpluk hvad diff. kunne bruges til, men der mange flere.

En vestlig forbindelse har følgende negative punkter:

Koster ca. det dobbelte af hvad et østlig ekstra rør vil koste, incl. en afkørsel fra E45 til City Syd og ekstra støjdæmpning for beboerne der er generet af støj fra E45.

Når Egholm-forbindelsen er færdig, vil der i den nuværende tunnel være det samme pres på som i dag, problemet med kø og uheld løses ikke, da trafikken stiger med det Egholm-forbindelsen forventer at aflaste.

Egholm-forbindelsen ligger alt for tæt ved Hasseris Enge, det vil blive et støjhelvede for alle de beboer der er flyttet ind i de nye bebyggelser. Det er helt uforståeligt at Aalborg Kommune har udstykket Hasseris Enge, når man ved hvilken støj der vil blive med en vestlig linieføring.

Der hvor Egholm-forbindelsen skal krydse Limfjorden er der meget store depoter af asbest fra den tidligere Eternitfabrik, mig bekendt er der ikke i VVM-undersøgelse taget hensyn til disse depoter, hverken økonomisk eller den sundhedsrisiko det vil være for Aalborgenserne, vi har stadig efterveerne fra Eternitfabrikken i tankerne.

I 2000 udgav Aalborg Kommune et meget flot folder med en ¨**Helhedsplan for nuværende og fremtidig arealanvendelse i Drastrupområdet**¨ med en vestlig linieføring har byrådet ikke skævet ret meget til ovennævnte plan.

Linjeføringen vest om Aalborg kommer særdeles tæt på Drastrup kildeplads, hvorfra Aalborg vandforsyning modtager 1/3 af det samlede vandforbrug til Industri og husholdninger. I helhedsplanen for Drastrup-området står der bla. at fremtidig forurening skal forebygges. Der må ikke benyttes sprøjtemidler. Alle tiltag udføres med størst mulig hensyn til beskyttelse af grundvandet på kort og lang sigt.

Til sidst men ikke mindst er der EGHOLM, hvor mange byer har et naturområde der besøges af ca. 100.000 mennesker om året der kun ligger i en afstand på 5 min med færge fra Aalborg.

Den uspolerede natur der er på Egholm, vil blive ødelagt hvis Egholm-forbindelsen bliver vedtaget.

Med venlig hilsen

Leif Ginnerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:14



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk

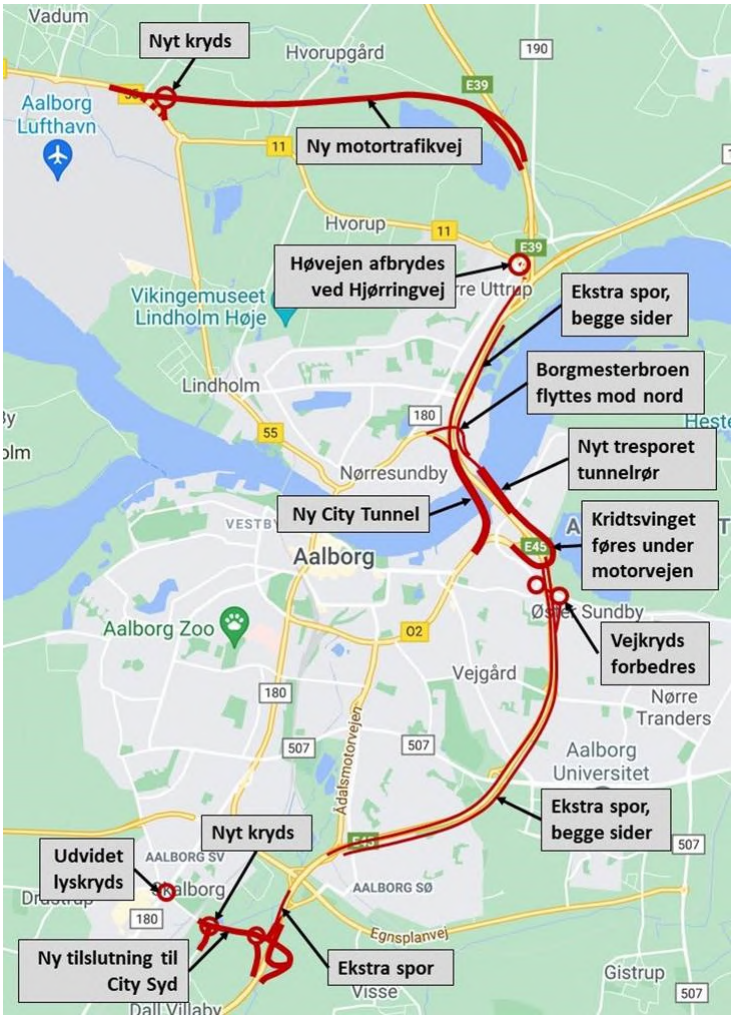
10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

E45 med udvidelser er bedst

Limfjordsforbindelsen med E45 og Limfjordstunnelen er den klart bedste linjeføring og meget bedre end den foreslåede 20 km motorvej vest om Aalborg og over øen Egholm.

Trafikanterne, der dagligt krydser Limfjorden, foretrække i langt overvejende grad at benytte E45 fremfor Egholmmotorvejen. Det har statens regnemodel, Landstrafikmodellen, dokumenteret. Det er endog så tåbeligt, at Egholmmotorvejen ikke vil flytte nær nok trafik over fra E45, og det betyder, at trængslen ved E45 og Limfjordstunnelen vil fortsætte hvis Egholmmotorvejen bliver bygget. *Politikerne har hidtil vist sig parate til at ofre nu 7,8 mia. kr. på et projekt, der ikke tilfredsstiller behovet.*



Alternativet er oplagt. Ved ganske enkelt at gennemføre *et antal udvidelser ved E45,* kan man få en løsning, der vil sikre, at trængslen bliver fjernet mange år frem i tiden, og – modsat Egholmmotorvejen – give *værdi for samfundet.*

Den langt største opgave er at få bygget *et ekstra tunnelrør*, så det midterste rør af de tre kan indrettes med skiftende trafikretninger, sydgående om morgenen og nordgående om eftermiddagen. Det er lavet andre steder i verden med stor succes. Det nye tunnelrør vil på sydsiden ligge direkte på kridt og kan bedst placeres helt tæt øst for den eksisterende tunnel. Udløbet på nordsiden placeres 50-60m længere mod øst.

Kridtsvinget har som bekendt i mange år været et problem, da det er en stor begrænsende faktor for trafikken om eftermiddagen. Løsningen her er at lave en tunnel ind under motorvejssporene, så trafikken mod nord føres ind fra højre side. Med længere tilkørsler, vil trafikken komme til at glide som normalt.

Som antydet på figuren kan man i stedet for et ekstra tunnelrør og ændring af Kridtsvinget anlægge en ny tunnel ”CityTunnelen” vest for og dermed fjerne Kridtsvinget. Det afgørende er, at man med begge løsninger kan skave rigelig ekstra kapacitet, der hvor behovet er.

Motorvejskrydset Vendsyssel ved Bouet har de seneste år givet anledning til kødannelser om morgenen, idet fem spor her på en lille strækning skal flettes til tre spor. For at løse dette problem foreslås det at anlægge *en ny motortrafikvej fra E39 nord for Bouet til Vadum.* For det første vil det give direkte adgang fra vest til motorvejen og aflaste Lindholm/Nørresundby samt fra alle retninger aflaste Høvejen, der så kan afbrydes ved motorvejskrydset Vendsyssel.

Yderligere indgår i udvidelserne at lave *en direkte tilslutning fra E45 til City Syd*, f.eks. ved rasteplads Dall. Det vil tilgodese det store behov at aflaste Skalborg og Hobrovej/Skalborg Bakke.

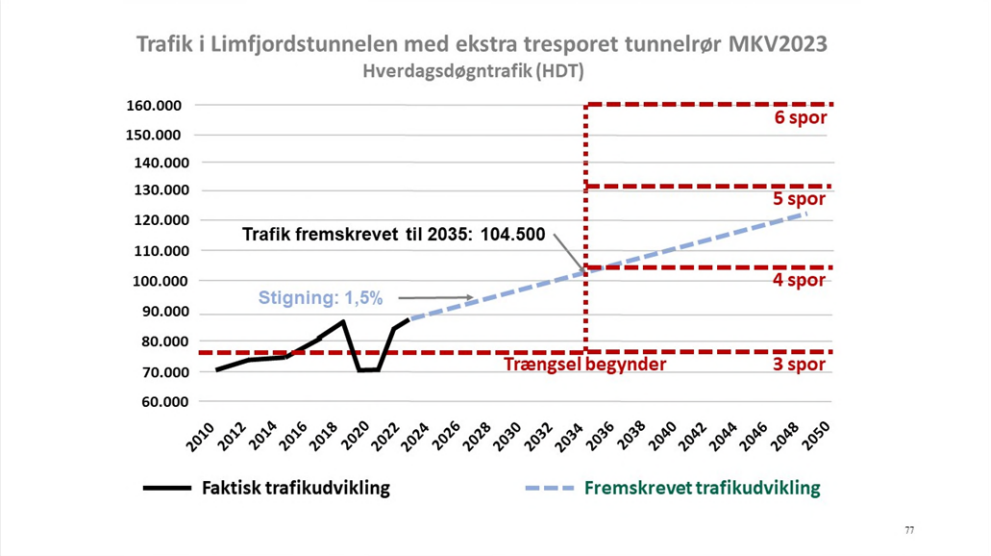
Parallelt med disse udvidelser skal der over tid etableres *ekstra spor på hele motorvejen fra Bouet i nord til Dall i syd*. Det betyder også, at *et antal broer skal fornys*.

Det største behov for *eksproprieringer* hænger sammen med, at nogle olierør og tankinstallationer umiddelbart syd for fjorden skal flyttes/fjernes (de skal jo nok alligevel snart fjernes som følge af udfasning af fossile brændstoffer). Udvidelser af motorvejen fra to til tre spor kan stort set alle steder gøres uden behov for yderligere arealerhvervelse, idet midterrabatten kan reduceres og sporbredden kan formindskes. Forøgelse af antal spor fra tre til fire vil dog kræve inddragelse af 3-4m i hver side. En del ramper bør forlænges i samme anledning. Det er væsentligt at pointere, at der alt i alt kun kræves *eksproprieringer i begrænset omfang* sammenlignet med mængden ved Egholmmotorvejen.

Som nævnt vil disse udvidelser tilsammen give langt den bedste løsning og uden den lange liste af ulemper, som Egholmmotorvejen vil medføre. Arbejdet kan endog gennemføres hurtigere, i etaper og til meget lavere pris.

Ekstra tunnelrør

Egholmlinjen skal forkastes, og al fokus bør rettes imod den eksisterende E45 linjeføring. Hvis man i stedet tilføjer et ekstra tresporet rør og trafikken i det midterste rør vendes efter behov, vil kapaciteten i spidsbelastningsperioderne potentielt blive fordoblet (fra tre spor til seks spor). Selv med fremskrivning af trafikken som i MKV2023 vil kapaciteten være stor nok mange år frem i tiden. Almindelige kødannelser vil blive fjernet. Det illustreres af den vedhæftede principielle figur, nemlig afstanden mellem den blå og de røde grænser. Vejdirektoratet har i høringssvaret ved VVM2011 udtalt, at "anser løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet". Dette er en ganske usand udtalelse og jeg kræver en begrundet forklaring. Jeg beder derfor om, at I seriøst tager faglig stilling til dette alternativ. Der er sikket behov for flere forandringer, og lad os få vist, hvad der kan lade sig gøre. Kom med seriøs bedømmelse af alternative muligheder?



Der vil naturligvis være behov for yderligere tiltag som f.eks. ekstra spor, og et projekt med et ekstra tunnelrør kan hensigtsmæssigt planlægges, så en samlet opgradering sker gradvist. Tunnelrøret er den absolut største enkeltpost, men andre forbedringer kan samtidigt eller efterfølgende udføres i nøje fastlagte trin og forskydes i takt med behovet. Prisen for sådanne ekstra forbedringer vil være småbeløb i forhold til selve tunnelrøret, men en ændret placering af omkostninger i tid kan får betydning for samfundsøkonomien. Ser VD en sådan tilgang som en vigtig fremgangsmåde? Der er således behov for en proaktiv indsats på området!

Er Limfjordstunnelen sikker nok?

Der kan komme uforudsete driftsmæssige og trafikale hændelser, som kan få uoverstigelige konsekvenser for Limfjordstunnelen. F.eks. ved vi, at der en gang imellem transporteres farligt gods gennem tunnelen og noget kan være brændbart eller endog eksplosivt. Hvis en brand udvikler sig i tunnelen eller noget eksploderer, siger det sig selv, at visse dele kan blive beskadiget. Armeringsjern kan i værste tilfælde blive blotlagt eller det elektriske udstyr, signaler, kabler og lign. kan blive beskadiget. Alle ved også, at en terrorhandling ikke kan udelukkes. Tunnelen kan altså blive påvirket i så alvorlig grad, at et eller måske begge rør skal spærres i nogen tid.

Konsekvenserne af en alvorlig beskadigelse af tunnelen kan være enorme. Hvis bare lavt sat 25.000 private bilister af hverdagstrafikkens rundt regnet 80.000 køretøjer hver dag skal finde nye ruter og forårsage i gennemsnit en times længere transporttid morgen og ligeså aften til 100 kr./time, koster det 25.000x2x100 = 5 mio. kr./dag. Hvis desuden 10.000 erhvervsansatte oplever det samme til 500 kr./time, koster det 10.000x2x500 = 10 mio. kr./dag (enhedspriserne ifølge VD fra 2021). Dertil bør tillægges brændstof, øget risiko for ulykker (evt. med personskade og dødsfald), samt øget miljøbelastning. En lukning af tunnelen giver altså et uhyrligt samfundsmæssigt tab på over 15 mio./dag, eller mere end 3 mia. kr. pr. år.

Alvorlige uforudsete hændelser skal derfor helt selvfølgeligt forebygges eller forhindres. Der skal til alle tider udvises stor ansvarlighed vedrørende opretholdelse af E45. Trafikken her må under ingen omstændigheder forhindres. Det siger al sund fornuft. En vestforbindelse vil ikke være ideel, da mange vil blive tvunget til at køre længere udenom og

gennem Aalborg by. Det gælder ikke mindst for redningskøretøjer til hændelser nord for fjorden. En udvidelse i E45 linjeføring med et tredje tunnelrør er derimod mere hensigtsmæssigt og fleksibel via de mulige omstillinger. Aktuelle udfordringerne kan dermed bedre afhjælpes. Sikkerhed vedrørende tunnelen er et bredspektret emne, der bør tages alvorligt. Spørgsmålet er, om der udvises tilstrækkelig ansvarlighed eller om myndighederne i for høj grad blot lukker øjnene for alvoren.

Gradvise forbedringer/udvidelser

Transportministeren har politisk advokeret for, at planlægningen af infrastrukturen skal være sammenhængende og gælde en del år frem. Det er meget fornuftigt, men historien viser desværre noget andet, og i den nuværende situation er der kun lidt indikationer på, at infrastrukturaftaler kan deles i mindre projekter, der strategisk hænger sammen over en årrække. Ingen kender naturligvis udviklingen 50-60 år frem, men der bør trods alt gøres et forsøg på at se på de mest fremherskende udviklingstendenser, sådan som de kommer til udtryk af internationale eksperter. Er VD overordnet set enig i dette?

Den teknologiske udvikling på transportområdet er en afgørende drivkraft til underbygning af nye mobilitetsløsninger, og det vil naturligvis fortsætte. Alle nye køretøjer er spækket med elektronik, mikrocomputere, sensorer, aktuatorer, kameraer, osv., så udtrykket, at køretøjer mere og mere tenderer til at være "computere på hjul", er ret så dækkende. Yderligere investeres der umådelige summer i udvikling af software til alle former for køretøjer, så vi ser nærmest ingen grænser for fantasien.

På en række områder vil de aktuelle teknologier gennemgå en glidende fremtidig udvikling. Trådløs kommunikation vil gå fra 5G til 6G osv., hvilket vil give mulighed for at køretøjer, sikringssystemer, signaler, osv. kan udveksle data indbyrdes med højere hastighed og større pålidelighed. Computerkraft vil fortsat blive forøget og være grundlag for gradvis udnyttelse af selvkørende funktioner, og biler vil kunne køre tættere efter hinanden (trådløs sammenkobling).

Det er ganske enkelt en stor mangel ved dette MKV-arbejde her i 2023, at der stort set ikke gøres noget for at vurdere i bare nogen grad, hvilken indflydelse nye teknologier vil få over de nærmeste år af den nævnte 60-årige horisont. Des flere spor en motorvej har, des større er mulighederne for at anvende nye sikre teknologier.

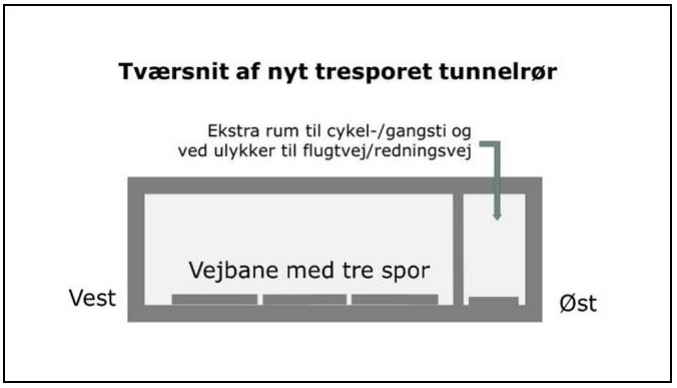
Fleksibilitet er i det hele tager et centralt emne, for ud over ovennævnte muligheder, vil en større kapacitet på E45 betyde flere muligheder for også at tilgodese den kollektive transport. F.eks. vil man kunne prioritere ydersporet til buskørsel. Mere plads på vejene vil naturligvis også være gavnligt for undgåelse af uheld, og skulle de opstå vil redningskørsler af enhver art også lettere og mere sikkert kunne afvikles. Det skal understreges, at disse muligheder for fleksible omstillinger ikke kan tilvejebringes ved anlæggelse af Egholmmotorvejen.

Nyt tunnelrør med cykel/gangsti/flugtvej

Et nyt tunnelrør skal give mulighed for at det midterste rør med tilpas slange overledningspladser, underført Kridtsving og med tidssvarende automatik kan omstilles til nord- eller sydgående trafikretningen efter behov. Det nye rør kan og bør derfor lægges umiddelbart øst for den eksisterende tunnelmunding på sydsiden, se figur. Det er vigtigt for at have fleksibilitet til at lede trafikken ind i op til seks spor. Er VD enig i, at tre rør med reversible trafikretninger giver en meget hensigtsmæssig udnyttelse af kapaciteten?

Da røret faktisk vil ligge på land (kridt) næsten helt ned til midt under fjorden, vil det ikke genere den eksisterende tunnel i denne ende. Ved nordenden bør der skabes lidt afstand (50-70 m) til den eksisterende tunnel. Er der rent teknisk nogen overordnede hindringer for denne løsning?





Et ekstra tunnelrør bør naturligvis have en mulig flugtvej, det vil være meget hensigtsmæssigt at ofre lidt ekstra beton og lave passagen bred nok til at den i det daglige kan fungere som en cykel-/gangsti som vist i figuren af tværsnittet. Det vil være bekvemt for rigtigt mange og utvivlsomt noget, som mange vil tage imod det med kyshånd, nu hvor cyklisme vinder kraftigt frem. Er VD principielt enig i dette?

Kørselsafgift er en afgørende parameter for begrænsning af trængsel

Mogens Fosgerau er professor i økonomi ved Københavns Universitet og en af landets førende trafikøkonomer. Han gav 15. apr. 2021 i Weekendavisen tydeligt udtrykt sin frustration over manglende handling vedrørende reduktion af CO2 udledningen. Effekten af at bygge flere motorveje er meget begrænset og kun for en tid. Hvis politikerne for alvor vil reducere CO_2 i transporten er der ét enkelt og effektivt værktøj. De skal kappe kilden til forureningen og indføre en afgift, så fossile brændstoffer bliver dyrere. Pris er en afgørende parameter, der kan få folk til at ændre adfærd. Anvenderen skal betale. Er VD enig i denne udtalelse? Er VD derfor også enig i at dette forhold bør der redegøres for, når der skal opstilles alternativer til det at bygge nyt? Det er et krav i VVM-direktivet og det bliver udmærket efterlevet i andre lande, f.eks. vores naboland Sverige.

Portalbygning?

I VVM'en står der ingen steder beskrevet en udformning af en portalbygning, hverken ved syd- eller nordenden af tunnelen. Det er heller ikke visualiseret. Det en alvorlig mangel, at det ikke er beskrevet klart. Hvis en sådan bygning vil rejse sig op over terrænet (som ved den eksisterende Limfjordstunnel), vil det være ret markant og vil skæmme særdeles meget. Afklaring udbedes.

Visualisering ved jernbane og Thistedvej mangler

I VVM'en er der lavet mange fine visualiseringer, men på et af de mest betydende steder mangler der en synliggørelse. Det gælder ved dobbeltoverføringerne af jernbanen til lufthavnen og Thistedvej. Det er jo en særdeles kluntet og grim løsning. Motorvejen skal jo bl.a. føres over meget tæt ved den helt nye bro, hvor Thistedvej føres over den nye jernbane. Det er jo ret betænkeligt, at denne visualisering er "glemt". Det kan jo ikke være en bevidst undladelse, vel?

Ekstra tunnelrør påstås at være en "ikke robust løsning"

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker i VVM2011 høringsnotatet, at "det anses for tvivlsomt, om forslaget til et ekstra tunnelrør med reversibel trafik i midterste rør kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik". Det må betragtes som en særdeles overfladisk udtalelse, som kræver en dybere begrundelse. Jeg må gå ud fra, at VD bakker op om udtalelsen, så hvad er betragtningen i dag? Der er jo vedrørende robusthed ikke ændret væsentligt i den mellemliggende tid. Faktum er, at et ekstra rør med reversibel trafik i midterste rør vil give en 100 % kapacitetsforøgelse i myldretiden (fra tre spor op til seks spor). Det forudsætter naturligvis visse andre ændringer, men i denne sammenhæng er det småting, såvel teknisk som prismæssigt.

Ekstra tunnelrør påstås at være en "ikke fremtidssikret løsning"

I VVM 2011 høringsnotatet skrives: "Vejdirektoratet har foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning (i relation til et ekstra tunnelrør) ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i det midterste rør skal have en væsentlig større udstrækning. Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning". Selvfølgelig skal visse andre forbedringer foretages, men at påstå, at det ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning må betegnes som en særdeles overfladisk betragtning. Der er jo kun tale om relativt små tekniske udfordringer, som naturligvis skal udformes efter gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder. En nærmere forklaring på udtalelsen kræves!

Kapacitet af tre spor ud af ni ved løsning med et ekstra rør

I høringsnotatet til VVM 2011 stod der: "Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsvurderinger i en 2020-situation af en tunnelløsning med i alt 9 kørespor, og med en forudsat trafikstigning svarende til normalvækst-scenariet. Trafikken i tunnelen er retningsmæssigt fordelt således, at den sydgående/nordgående trafik om morgenen er fordelt med hhv. 61/39 % af den samlede trafik. Om eftermiddagen er den sydgående/nordgående trafik fordelt med hhv. 41/59 % af den samlede trafik. De kapacitetsmæssigt kritiske situationer forekommer for trafikken i myldretiden i den mindst belastede retning, hvor der kun er 3 spor til rådighed. Aktuelt er det for den sydgående trafik i eftermiddagsmyldretiden. En kapacitetsberegning, hvor der er taget højde for trafikkens sammensætning (andel af lastbiler) og den aktuelle lange stigning mod syd, viser, at der i 2020 vil være en kapacitetsudnyttelse på ca. 84 %."

Denne udtalelse blev altså i høringsnotatet brugt som en kritik af at anlægge et ekstra tunnelrør på basis af en ganske uhørt forenkling af forholdene. Der foreligger jo nu meget præcise målinger opdelt på meget mindre perioder, hvorfor en konkret databaseret redegørelse efterlyses. I citatet henvises også til stigningen sydpå ved tunnelen, men denne strækning er jo netop i mellemtiden forbedret med et ekstra spor.

Fuldt udnyttet kapacitet ved E45 tunnelen

VD har i opsamlingsnotatet fra borgermødet 24. marts 2021 på side 8 svaret med følgende udtalelse: "En større trafikal stigning i Limfjordstunnelen vil uundgåeligt lede til mere trængsel, og dermed mere tabt tid for trafikken på E45. Det vil samlet set skabe grobund for større tidsgevinster ved en Egholmlinje og dermed bedre samfundsøkonomi. Da det ikke er modelberegnet, er der selvfølgelig en usikkerhed, men umiddelbart er det derfor forventningen at yderligere trafikal stigning på E45 end de 1%, vil indebære større trafikale gevinster ved Egholmlinjen."

Jeg kender godt sammenhængen i trafikken mellem de to linjer og ved, at et fald i trafikbelastningen ved Limfjordstunnelen vil give en øget tidsgevinst og være en samfundsøkonomisk fordel for Egholmforbindelsen. Men det kan jo ikke isoleret set begrunde, at Egholmlinjen har den ønskede værdi. Man må da tilsvarende beregne, hvad samfundsøkonomien har af betydning for en udvidet tunnel og øgning af spor på E45 vil betyde. En større forøgelse af kapaciteten vil jo på samme måde øge tidsgevinsten. En nærmere beregning med GMM er påkrævet og nødvendig

for at få et retvisende grundlag. Ind til ny har myndighederne bevidst forhindret en sammenlignelig beregning.

Ekstra tunnelrør ved Limfjordstunnelen koster ca. 5 mia. kr.

VD har i opsamlingsnotatet fra borgermødet 24. marts 2021 udtrykt, at et ekstra rør ved Limfjordstunnelen med "omfattende ombygning af E45 i området omkring Limfjorden" vil koste 4 mia. Projektleder Niels Fejer Christiansen sagde det på borgermødet! Det er jo en særdeles god udtalelse, som i øvrigt stemmer overens med jeres egne beregninger. Egholmtunnelen og lavbroen over Østerå koster 3,5 mia. kr. tilsammen, og det svarer altså meget godt med prisen for et ekstra tunnelrør ved E45 inkl. de omtalte "ombygninger".

Nedsat sporbredde og inddragelse af nødspor

Det er hævdet fra flere sider, at en udvidelse af E45 motorvejen også skal indebære ekstra spor i begge sider syd for Limfjordstunnelen. Det er rigtigt at et par fra-/tilkørsler er udfordret og skal forbedres, men to+to spor på motorvejen er tilstrækkelige i mange år endnu på langt den største del af den samlede strækning helt til Svenstrup. En afgørende ny udvikling vil utvivlsomt blive aktuel inden for nogle år. Nye transportteknologier vil gøre det muligt, at sporbredden kan nedsættes i visse overhalingsspor som følge af nye bilers teknologier, f.eks. 5G telekommunikation. Ligeledes kan det sædvanlige nødspor udnyttes i visse perioder og på særlige strækninger, så en tosporet motorvej med nødspor kan udnyttes som tre spor, en tresporet som fire spor, osv. Den nuværende motorvej ved tunnelen vil derfor kunne få tilstrækkelig kapacitet nogle år frem og således éntydigt dokumentere, at etablering af ekstra kapacitet ved Limfjordstunnelen som beskrevet vil give en væsentlig synergieffekt og medføre en relativ stor gevinst. Det kan etableres andre steder i verden og så kan det vel også her. Jeg beder om VDs faglige vurdering.

Nye trådløse alarmteknologier

Elektronisk trådløs indmelding af ulykkessteder og tilsvarende mulighed for modtagelse af signaler fra alarmcentraler er allerede på vej, og en lille specialenhed til ældre køretøjer kan gøre, at det vil kunne udbredes til alle. En obligatorisk løsning vil bane vejen for, at der ikke længere er behov for at reservere en del af kørebanen til nødspor, så hele bredden af vejen kan udnyttes til vejspor. Det vil dog kræve ændrede regler for hvor, der skal gives plads til udrykningskøretøjer, men det vil være en selvfølgelig ændring, og i andre lande har man da også allerede nu regler, der giver plads til udrykningskøretøjer midt mellem sporene. Jeg beder om VDs principielle stillingtagen til dette fremtidige forhold.

Selvkørende køretøjer

Nye køretøjer bliver gradvist udstyret med mere selvkørende funktioner og får større grad af sikkerhed indbygget. Det kan snart få den betydning, at de kan køre tættere efter hinanden og/eller at hastigheden kan forøges uden at det går ud over sikkerheden. For sådanne køretøjer vil der naturligt opstå et pres for at reservere en overhalingsbane særligt til dette formål. Som nævnt kan det også få betydning for kapaciteten omkring en udvidet E45-løsning, idet flere spor kan udnyttes. Ud over håndtering af uheld og redningskørsel, kan ydersporet eventuelt delvist reserveres til buskørsel og indersporet kan i perioder reserveres til kolonne-kørsel med dertil indrettede højteknologibiler. Det vil give en fleksibilitet, der ikke kan skabes på Egholmmotorvejen. Jeg beder om VDs vurdering gældende for en fem til tiårig periode og frem.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:16



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk

10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Overordnet plan for Danmarks fremtidige infrastruktur savnes

Professor Mogens Fosgerau ser projektet ved Limfjorden som et godt eksempel på, hvordan det ofte går galt i planlægningen. I stedet for at tænke infrastrukturen i anerkendt planlægningsmetode bliver det til isolerede/usammenhængende og dyre projekter, som ikke altid er til gavn for samfundet i det store hele, men kun bliver til små sejre ude i kommunerne. »Regeringens plan har karakter af en lang bestillingsliste, hvor borgmestre rundtom i landet kan krydse af, om de nu har fået deres projekt,« siger han. »Regeringen har brugt hele apparatet til at lave en plan, som er deres. Og så er det svært for os andre at vide, hvad vi skal stille op med den, når vi ikke kan se alternativerne.« Fosgerau savner en konkret overordnet plan for, hvor Danmark skal hen med sin infrastruktur. VDs arbejde med infrastruktur forslag giver indtryk af at man ikke involverer sig i en seriøs overordnet udvikling. Er det sådant, at det forholder sig?

I Sverige bliver der regnet på en vifte af scenarier, så embedsværket ikke kun fremmer ministerens politik, men rent faktisk faciliterer grundlaget for en offentlig diskussion af, hvor samfundet skal hen. For eksempel om det skal i en mere grøn retning.« Fosgerau fremhæver Sverige som et foregangsland. Svenskerne har kørselsafgifter i Stockholm og Göteborg, og større succes med den kollektive transport. Som ved flyafgange varierer priserne. Hvis der er pladser tilovers, bliver billetterne billigere og omvendt. Hvis de er på vej til at blive udsolgt, stiger priserne. På den måde bliver togene i Sverige fyldt op. Professorens håb er, at man vil tage flere af beregningerne fra forskningen med ud i virkeligheden. Er VD enig i, at de nævnte svenske fremgangsmåder er værd at overveje? Og kan VD se det som en uvildig opgave at udarbejde lignende forslag i dansk sammenhæng?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:09



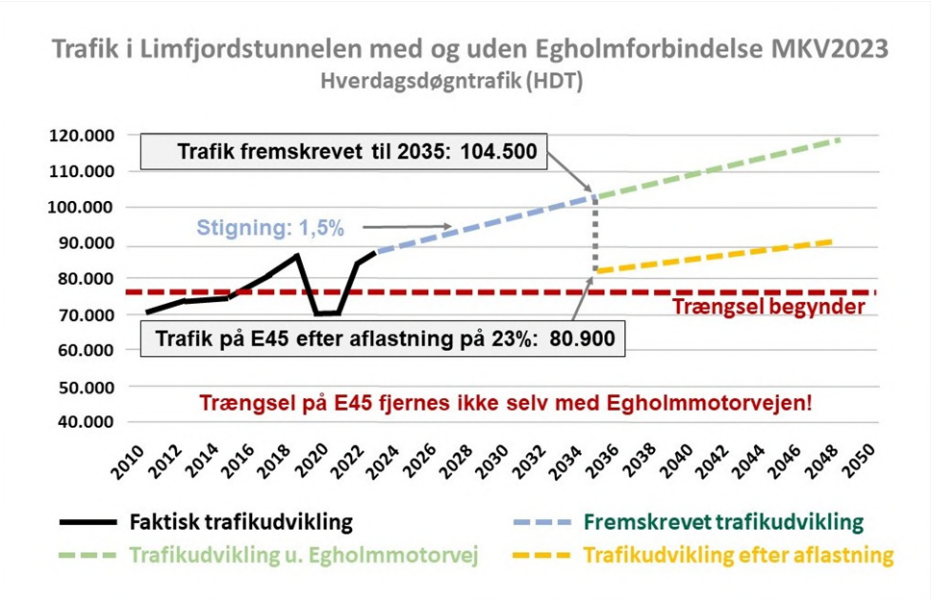
Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk

10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Trængsel er et hovedpunkt i begrundelserne for en ny Limfjordsforbindelse

Byrådsflertallet, de nordjyske borgmestre og topfolkene i Erhverv Norddanmark fremfører konsekvent trængslen på E45 som det største problem, og at man derfor skal have anlagt en Egholmforbindelse, men kødannelserne i Limfjordstunnelen vil ikke blive fjernet med en Egholmforbindelse (se figur).



Vejdirektoratet understreger nu i VVM2023 delrapporten om trafikberegninger (citat): ”Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.”

Trængslen på E45 vil ikke blive fjernet med en Egholmmotorvej, og virksomhedslederne givet vis protestere! Trafikken med en Egholmmotorvej kommer ikke under den kapacitetsgrænse i 2035, hvor trængsel opstår. Begyndende trængsel, som opstår ved ca. 75.000, indfandt sig allerede omkring år 2015, altså for ca. otte år siden. Vi kender alle til disse års udvikling. 2035 er bare et øjebliksbillede, og trafikken stiger og trængslen bliver derfor nogenlunde som i dag.

Stigningen i trafikken ved Limfjordstunnelen er i gennemsnit over de sidste 9-10 år målt til 2,4% og uvist af hvilken grund fandt Landstrafikmodellen i VVM2021 grundlag for, at der frem til 2030 kun vil være en stigning på 1,0%. Det protesterede vi over i høringssvar dengang. Nu viser MKV2023, at stigningen vil blive 1,5%, men vi har set en redegørelse nu for denne ændrede forudsætning, som i øvrigt er særdeles afgørende for værdien af den foreslåede Egholmforbindelse. Hvad er desuden usikkerheden ved dette tal? Derfor slås det fast, at Egholmmotorvejen ikke løser behovet for at fjerne trængslen på E45

Trafikforskere ved, at nogle trafikanter ved regelmæssigt opstået trængsel vælger en anden rute, primært Limfjordsbroen (selv om den også er fuldt udnyttet). De fleste vælger dog nok at forskyde kørselstidsrummet lidt. Limfjorden er særlig derved at andre muligheder ikke er til rådighed. Det betyder jo, at der kan forventes en ukendt tidsgevinst, hvis E45 udvides. Nogle nævner, så kan Egholmmotorvejen jo bare udnyttes noget mere, men det vil påføre trafikanterne et tab, hvis det ikke er et ønske.

Egholmmotorvejen vil naturligvis give ekstra kapacitet men kun en aflastning af Limfjordstunnelen på 23%, og

sammenlignet med VVM2021 er dette tal faldet fra 24%. Det viser derfor endnu en gang, at trafikanternes behov langt overvejende knytter sig til E45. Efterspørgslen er hovedsagelig i relation til arbejdspladser og institutioner i centrum og Aalborg Øst. De mange trafikanter, der af en eller anden årsag bliver tvunget til at køre via Egholmmotorvejen vil komme til at lide tab. Det vil I virksomhedsledere vel ikke acceptere?

Har jeg ret i at tallene i den nye MKV viser, at der er ringe begrundelser for netop en omfartsvej? Er det ikke rigtigt, at det er den store magnet, Aalborg Øst og Centrum med store arbejdspladser, virksomheder, institutioner, skoler, butikker, osv., der overvejende genererer behovet for trafik på tværs af fjorden, væsentligst for transport til og fra arbejde i Vendsyssel? Vises det dermed ikke med al ønskelig tydelighed, at en Egholmforbindelse slet ikke løser trængselsproblemet?

Det er dermed ganske uforståeligt, hvordan en Egholm linjeføring overhovedet kan komme på tale. Rent trafikalt er det Danmarks ringeste infrastrukturprojekt, og vi taler her om et anlæg til 7,8 mia. kr., der jo skal gælde for 50 år. Altså et kæmpe spild af ressourcer og penge til ingen nytte ift. mulige andre løsninger. Er det ikke korrekt?

Milliarderne af kroner vil gå til dette projekt 3. Limfjordsforbindelse, der samfundsøkonomisk er påvist værende ikke rentabelt, udtaler Professor ved DTU, Otto Anker Nielsen. Den foreslåede Egholmforbindelse ligger således helt i bund sammenlignet med andre projekter. Hvis målet er at skabe forståelse for en løsning af trængselsproblemer ved Limfjorden, må de relevante alternativer analyseres på sammenligneligt grundlag. Ellers er der ikke et ordentligt beslutningsgrundlag. Myndighederne har bevidst forhindret dette i over 12 år nu, hvilket dermed grænser sig til upassende magtanvendelse eller magtmisbrug. Jeg savner i den grad en ordentlig opførsel. I har jo ikke været i tvivl om at der findes passende alternativer, og at sådanne ifølge ånden i VVM-direktivet/bekendtgørelsen altid skal opstilles. Hvorfor i alverden har I, ministeriet/ministeren, Region Nordjylland, Aalborg Byråd, m.fl. ikke efterlevet dette?

Jeg opfatter fortsat Vejdirektorat som professionel institution, men som er tvunget til at følge ministerens/ministeriets ordrer. Derfor bør der etableres en selvstændig uvildig ekspert-enhed med en uafhængighed af ministeriet. Som positivt eksempel har vi set, hvordan eksperter på troværdig og ansvarlig vis har givet råd om Corona pandemien for få år siden.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Christiansen (mads@505eurocup.org)
Titel: Høringssvar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 02:09

Høringssvar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse

Det store, grundlæggende problem ved en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm er, at man PLACERER EN NY VEJ PÅ ET ANDET STED, END HVOR DET STORE OG STIGENDE BEHOV ER.

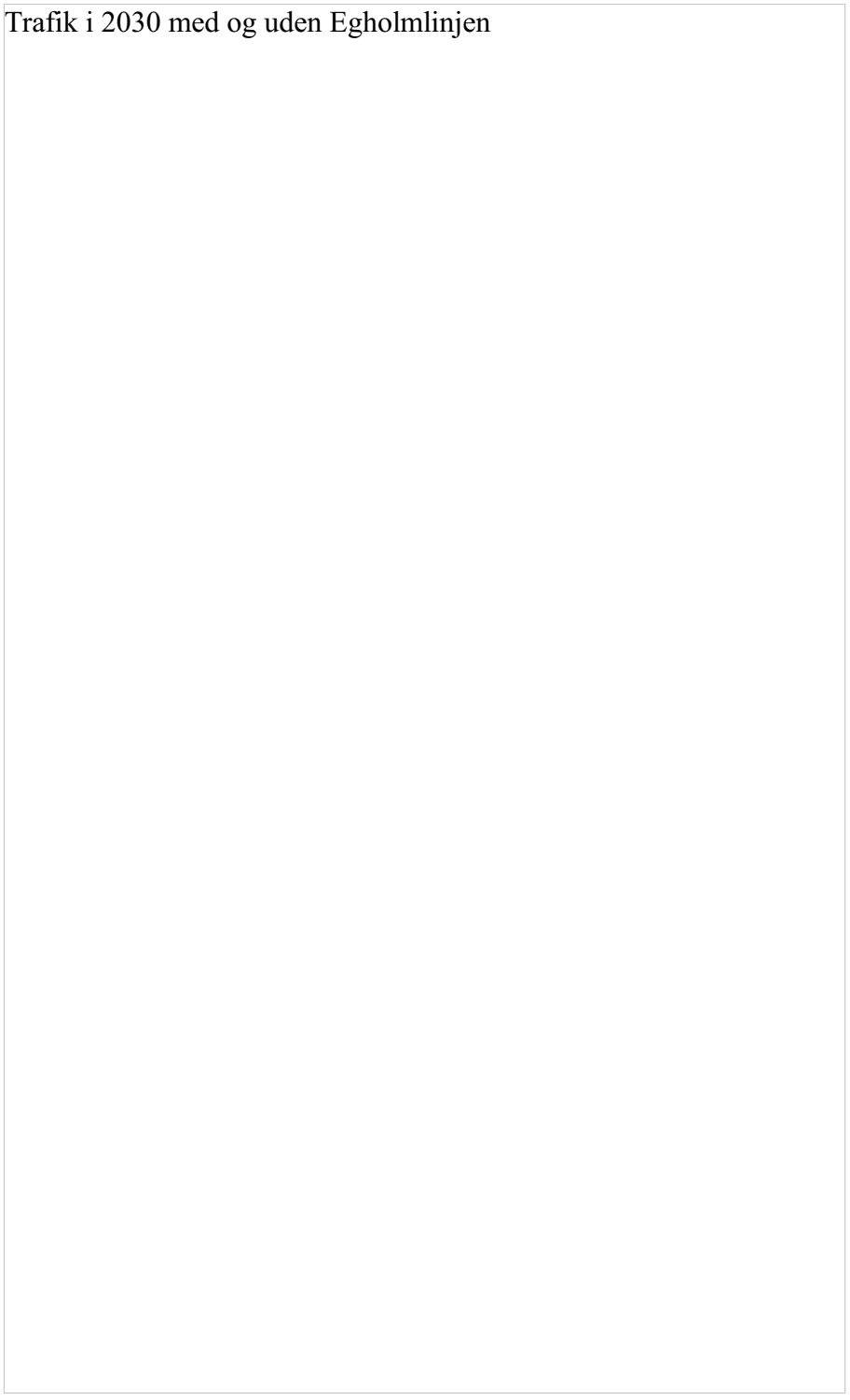
Dette får en række uheldige følgevirkninger i forhold til løsning af de trafikale problemer, som beskrives lidt længere nede.

Egholm-forbindelsen ligger helt vest for Aalborg. Det store og stigende trafikale behov findes i midten af byområdet, hvilket i dag er nær Limfjordstunnelen. Aalborg har nemlig - siden de første planer kom frem om en 3. Limfjordsforbindelse - udviklet sig markant mod øst med en lang række trafikskabende aktiviteter. LimfjordsBROEN er i dag at opfatte som en vestligt placeret forbindelse og LimfjordsTUNNELEN er blevet den centralt placeret forbindelse.

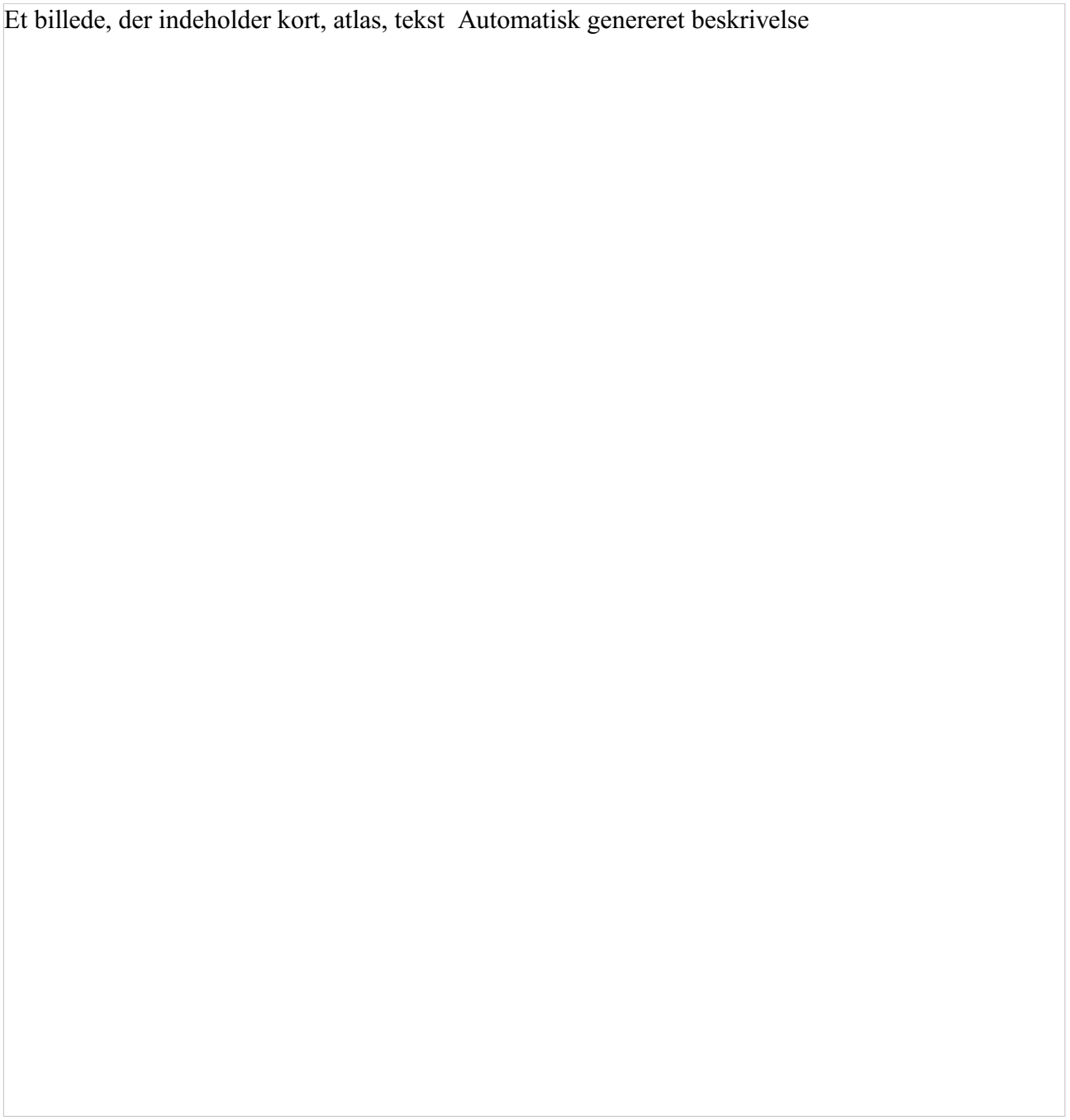
På Vejdirektoratets to kort mangler en masse industriområder, bl.a. ved Aalborg Containerhavn (Grønlandshavn), Tranholmvej (bl.a. Siemens Gamesa), Langagervej (bl.a. GomSpace), Rørdalsvej (Aalborg Portland). Der mangler også det nye Supersygehus, Nordjysk Videnspark, Gigantium samt de nye boligområder mellem Gug og Sønder Tranders.

Vejdirektoratets kort:

Trafik i 2030 med og uden Egholmlinjen



Kort over Aalborg med industriområderne markeret i rødt:



Tilstræber man en afbalanceret løsning, bør næste forbindelse faktisk placeres øst for Limfjordstunnelen. Men det kan være problematisk, hvis det skal være en motorvej. Et ekstra rør nær den nuværende tunnel er derfor mest oplagt. Se også note vedr. balance.

Egholm-løsningens yderlige placering er formentlig årsagen til, at den IKKE AFLASTER LIMFJORDSTUNNELEN MERE END 24 % (jfr. VVM - endda kun 17 % jfr. Konsolideringsrapporten fra 2014).

Hermed opstår en række nye problemer (A-H):

A: Med den nuværende fremskrivning af trafik udviklingen vil den Limfordstunellens kapacitet allerde være opbrugt inden åbningen af en Egholmforbindelse. Fremskrivningen forventer at Limfjordstunellens kapacitet vil være fuldt udnyttet allerede i 2034 såfremt Egholmforbindelsen er etableret. Denne forventes åbnet i 2035.

B: Bilister, der vil undgå denne trængsel, kan køre via Egholm, men for langt de fleste vil dette være en STOR OMVEJ.

C: For en stor dels vedkommende går denne omvej gennem Aalborg Centrum, Aalborg Vestby, Mølholm og Hasseris. Disse bydele vil opleve en stigende mængde UØNSKET, GENNEMKØRENDE trafik, især i

myldretiderne. For bilisternes vedkommende vil omvejene via byens gader og veje være meget tidkrævende. Dette skyldes at langt hovedparten af trafikken har destination i øst.

D: For andre går denne omvej via "motorvejsringen" syd om Aalborg ved hjælp af udfletningen øst for Svenstrup. Det gælder eksempelvis bilister fra Aalborg Øst mod E39, der ikke kan komme igennem via Limfjordstunnelen. Der er tale om en lang og tidkrævende omvej syd om, der foregår med motorvejshastighed. Den nye trafik vil belaste motorvejsnettet ved bl.a. Hasseris og Gug og bevirke stærkt ØGET CO2 UDSLIP.

E: Andre igen vil forsøge at komme på tværs ved Ny Nibevej/Egnsplanvej, hvilket vil medføre OVERBELASTNING af denne vejstrækning og af det vanskelige kryds ved Hobrovej.

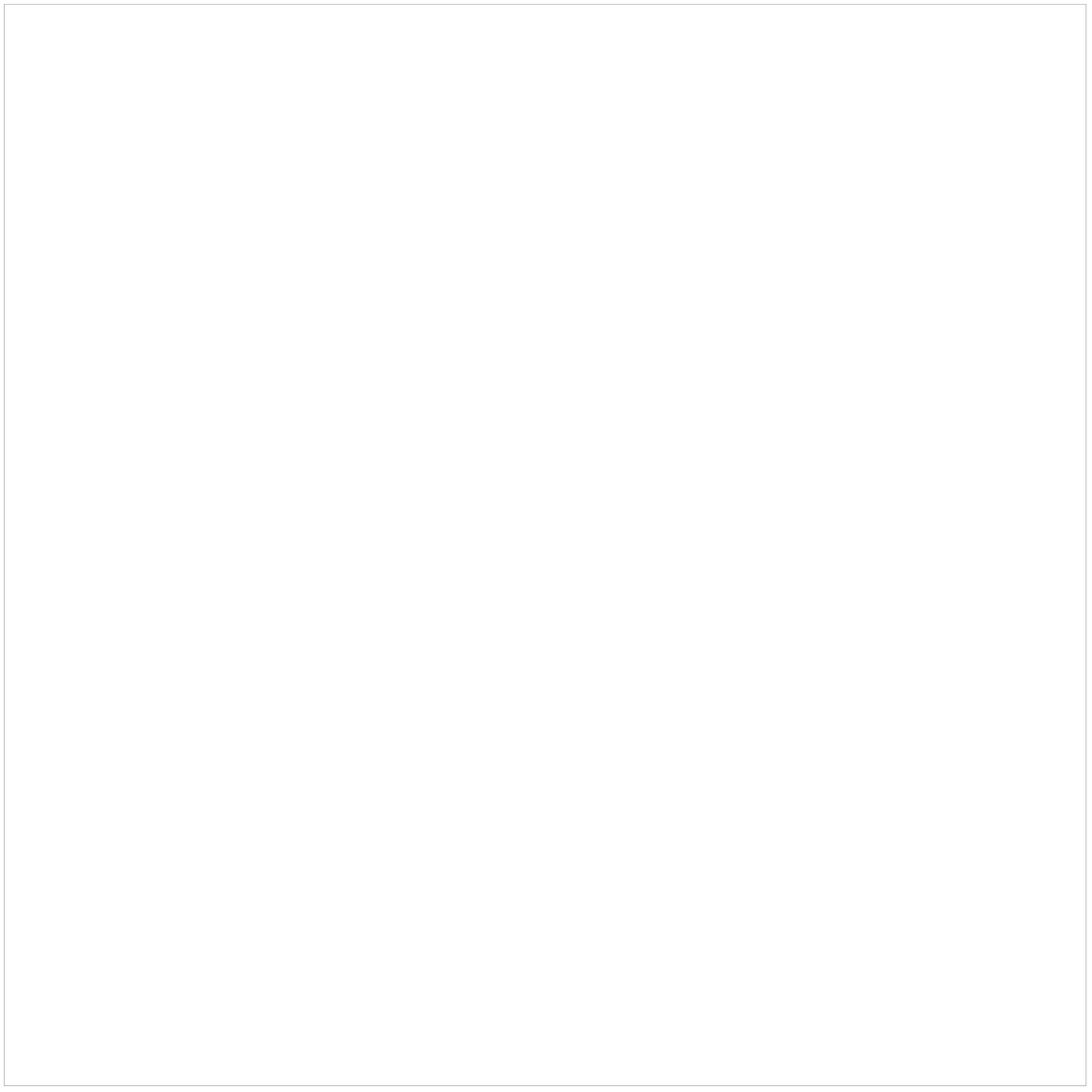
F: For at mindske antallet af køer i Limfjordstunnelen og sikre, at forbindelsen her reserveres til netop de bilister, der får størst fordel af den, kan det blive nødvendigt at indføre BROPENGE på alle andre forbindelser end Egholmforbindelsen. Dette gør igen Limfjorden til en trafikal barriere.

G: Det kommende Regionssygehus, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nord fra. Hvis en ambulance skal fra Frederikshavnsmotorvejen til Supersygehuset i morgenmyldretiden, og der er prop i Limfjordstunnelen, kan resultatet blive en tur på over 25 km via Egholm og syd om Aalborg.

H: I området øst for den østlige linje (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for den vestlige linje bor meget få. Vest for den vestlige linje ligger et område med flade marker, landsbyen Nørholm, Klitgaards Fiskerleje og Limfjorden (Nibe Bredning). Det er ikke lige så vigtigt med en motorvej her som mod øst, hvor Aalborg udvikler sig.

Intet af dette (A-H) vil nå at udvikle sig, hvis man alene ser på situationen i år 2030 og kun regner med en årlig trafikvækst i årene op til på 1 %. Og det er jo netop denne vinkel, der benyttes i VVM 2021.

1 % årlig stigning i motorvejstrafikken på tværs af fjorden ved Aalborg virker som meget lidt, da den gennemsnitlige stigning fra 2000 til 2019 har været 2,3 %. Men selv med 1 % årlig stigning vil problemet opstå (se figur).



Ifølge figuren, som er lavet af ingeniør Kaj A. Jørgensen på basis af Vejdirektoratets prognoser i VVM 2021, nås kapacitetsgrænsen allerede igen i år 2034. Trafikken vil herefter forsøge at komme ad andre veje over/under fjorden, i alle tilfælde i myldretiden. 5-10 år senere vil problemet formentlig være så udpræget, at de negative konsekvenser vil være markante.

Det eneste, VVM nævner omkring denne problematik, er muligheden for trafikledelse og -styringen af trafikanterne mellem de tre limfjordsforbindelser. Dette er en ringe trøst, hvis trafikanterne typisk sendes ud på vanskelige omveje.

Uanset om man bygger Egholmforbindelsen eller satser på et ekstra rør, vil det inden for en overskuelig årrække være nødvendigt at udvide E45 langs Nørresundby fra 3 til 4 kørebaner i hver retning og langs Aalborg fra 2 til 3 kørebaner i hver retning. Der er allerede udvidet til 3 spor på Aalborgsiden fra tunnelen mod syd til Humlebakken, og der er anlagt 2 gange 3 spor ved den nye udfletning i Aalborg Syd (ved Egnsplanvej) i begge retninger

Man vil kunne undgå problemet med den tværgående trafik på byens gader og veje i myldretiderne, hvis man i stedet bygger et ekstra rør ved den nuværende tunnel, altså hjælper trafikken over fjorden på det sted, hvor det store og stigende behov er?

Spørgsmål til Vejdirektoratet 6: I forbindelse med VVM 2021 er der formentlig lavet en opgørelse af værdien af den sparede trafikanttid i perioden indtil 50 år efter anlæggets åbning. Kan vi få en tilsvarende beregning for en østlig løsning med et ekstra, reversibelt rør og et ekstra kørespor på E45 ud for byområderne, hvor den østlige løsning også indbefatter en direkte frakørsel til Aalborg City Syd via Dallvej (så køer mod City Syd undgås) og en motortrafikvej fra Vadum til E39 (så den uheldige indfletning af Høvejen ved Bouet kan lukkes)?

Note vedrørende balance:

Mange tilhængere af Egholm-forbindelsen opfatter balance-situationen anderledes.

Dette kan skyldes, at de er påvirket af de misvisende bykort i VVM 2011 og VVM 2021. Mange kort i disse rapporter placerer Limfjordsbroen i midten og medtager slet ikke de mange nye udbygninger af byen mod øst. Det gælder eksempelvis kortet i resumé-rapporten. De fleste virksomheder mod øst fremstår på disse kort som om, at de var marker, og området med Aalborg Containerhavn inklusive de store fragtcentraler er direkte skåret fra. Dette finder vi misledende.

Den fejlagtige opfattelse kan også skyldes, at man fokuserer på fjerntrafikken med motorvejenes Y-forgrening i Vendsyssel. Med en forbindelse via Egholm kan dette ændres til en V-forgrening allerede syd for fjorden. Her glemmer man, at 80-90 % af den fjordkrydsende trafik i Aalborg-området er relateret til byen (startpunkt, slutpunkt eller begge dele). Det er derfor mere vigtigt at placere en ny forbindelse optimalt i forhold til Aalborg byområde end i forhold til fjerntrafikken.

Var der kun tale om fjerntrafik, ville en forgrening syd for fjorden dele trafikken i to ca. lige store dele, som det vises i VVM afsnittet ”Nye muligheder for rutevalg”. Men dette er også misledende. Fjerntrafikken udgør kun en lille del.

Natur og miljø

Naturområderne vest for Aalborg og Nørresundby har en særlig værdi, fordi de er bynære og fordi solen jo går ned mod vest, når folk har fri. Solen kan mange steder betragtes ud over flade enge eller ud over fjorden. Der er meget stille i områderne mod vest, byens nærhed til trods, fordi lyden følger vinden, og vinden ofte kommer fra vest.

Danmark er i forvejen et af de lande i verden med mindst antal kvkm natur pr. indbygger. Hvis man fremturer med at ville anlægge en motorvej direkte gennem et af de ganske få levesteder for flere truede dyrearter på Egholm, så vil det være et overgreb på den smule natur vi har. Som det er dokumenteret og indberettet i observationer af fagfolk, så bor der såbare rødlistede strandtudser, oddere og flere arter af flagermus på øen Egholm og de er derfor strengt beskyttede af EU direktiver. Der ud over er øen hjemsted for mange andre sjældne dyrearter og fugle der enten bor på eller bruger øen og fjorden som spisekammer, når de kommer på træk.

Selve Egholm og områderne omkring er hjemsted for flere rødlistede arter, bl.a lysbuget knortegås, strandtusse, flagermus, odder og mosehornugle. Disse er alle strengt beskyttet af EUs habitatdiriktiv. Det kan kun tilsidesættes hvis der er stærke samfundsmæssige behov og der ikke findes alternativer. Et 3. rør ved limfjordstunellen er ikke tilstækkeligt belyst i forhold til habitatdiriktivet, da det er kommet til efter den indledende undersøgelse af linjeføringerne. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk. Aalborg har i forvejen noget ad Danmarks dårligste drikkevand med et nitratindhold oppe nær den øvre grænse. Det vil være katastrofalt hvis disse områder skulle blive beskadigede.

Tunellen mellem Aalborg og Egholm vil skulle graves igennem et gammelt asbest depot, med dertilhørende risiko for udslip af asbestfibre til omgivelserne. Den fremherskende vind vil føre disse fibre ind over de omkringliggende boligområder med dertilhørende sundhedsrisici.

Aalborg er i forvejen målt til at være Danmarks mest støjbelastede by, hvor 67% af befolkningen udsættes for sundhedsskadelig støj. WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere - tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj.

Hvis I politikere vælger at vedtage anlægsloven vil I påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen for at de ca 35.000 indbygere i Jammerbugt kommune kan komme 5 minutter

hurtigere i Bilka. Ikke blot borgerne på Egholm vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i boligområder syd og nord for fjorden - områder uden synderlig trafikstøj i dag. Med et konstant lydniveau på 58 dB eller - som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere - vil det bestemt ikke være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad. Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Venlig hilsen

Mads Christiansen
Gammel Åvej 13
9000 Aalborg

Tel: 21230165

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: lrj@gvdnet.dk (lrj@gvdnet.dk)
Titel: Kommentar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 10-01-2024 22:09

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

Etablering af en motorvej vest om Aalborg vil ikke løse de trafikmæssige trængselsproblemer

1. I den opdaterede VVM redegørelse af december 2023 forudsiger vejdirektoratet at trafikfordelingen i 2035, mellem den påtænkte vestlige forbindelse over Egholm, Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen er en hverdagsdøgntrafik 36.300 biler i Vestforbindelsen, 32.600 biler over Linfjordsbroen og 80.800 biler gennem den eksisterende østlige tunnel. Samtidig regner Vejdirektoratet med en årlig øgning af trafikmængden på 2.1%.
   Trafikbelastningen i Limfjordstunnelen var i 2022/23 er en hverdagsdøgntrafik på ca. 87.200 biler. Den vestlige forbindelse vil altså kun give en aflastning på ca. 6.400 biler i døgnet, hvilket svarer til ca. 4. års trafikudvikling
2. Når det nye sygehus NAU bliver færdigt, vil de ske en stigning af trafikken øst/vest i Aalborg, og da kapaciteten på Egnsplanvej næsten er opbrugt, vil det kunne give gener for ambulancer med patienter fra det vestlige opland til sygehuset. Også patienter fra det nordlige opland vil opleve gener, da den østlige tunnel vil have kapacitetsproblemer jf. ovenstående.
3. En løsning med en østlig paralleltunnel vil kunne løse disse problemer til en væsentlig lavere anlægspris, se for eksempel Anker Lohmann-Hansen " Løsninger for tilvejebringelse af yderligere kapacitet for trafik på tværs af Limfjorden", december 2022.

Venlig hilsen

Lars Rom Jensen
Visborggaardvej 18
9200 Aalborg SV

98188825/51813730

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:49

Kære Transportministerium

En 3. Limfjordsforbindelse i form af en motorvej over Egholm vil kun i meget ringe grad aflaste den nuværende trængsel i Limfjordstunnellen. Vejdirektoratets egne beregninger viser, at en Eghom-motorvej kun vil nedbringe antallet i biler i tunnelen fra ca. 87.000 til ca. 80.000.

Og der findes jo mindst en alternativ løsning, nemlig en udvidelse af den nuværende østlige forbindelse i form at et tredje tunnelrør, hvor vejbanerne af vendbare. Denne løsning er både billigere, har en bedre samfundsøkonomi og erhvervspåvirkning, løser i lngt højere grad trængselsproblemerne. Herudover er østlig løsning mindre belastende for både Aalborgs borgere, mindre naturødelæggende og mindre støjforurenende.
Så lad os få en ny VVM-redegørelse, hvor alternativerne tages seriøst og undersøges mere grundigt.

Mvh
Per Muff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar. En 3dje linjeføring
Sendt: 10-01-2024 20:49
Bilag: Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed.pdf;

Jeg kan fuldt ud tilslutte mig det skrevne i vedhæftede PDF.

Med venlig hilsen,
Britta Pedersen
Njalsgade 50, 4.tv
2300 København

7/1/2024

DET TREDJE RØR BØR IKKE FRAVÆLGES SOM MULIGHED

af Anders Wested, tlf. 20489503

En negativ forrentning på det østlige alternativ med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i Aalborg Byråd 2011 tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt.

Men noget tyder på, at anlægsprisen på den østlige model var *pustet kunstigt op* – og at dette var årsagen til den lave forrentning. Det virker f.eks. ikke let at forstå, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. ved VVM 2006 til hele 5,4 mia. ved 2011.

Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 lavet en model for den østlige linjeføring med to ekstra tunnelrør, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden. Dette krævede en kæmpe udfletning syd for fjorden og ekspropriation af et helt erhvervsområde. Vejdirektoratet fastholdt, at en så stor model var nødvendig.

I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at man kunne nøjes med et enkelt rør under Fjorden, hvorefter retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden eller med andre ord 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning.

Der forelå to modeller til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra lektor, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen. Den første model blev anbefalet af Borgerbevægelsen, hvorfor det var den, som Vejdirektoratet valgte at undersøge. Desværre havde denne model nogle skavanker, der gjorde at den blev forkastet. I stedet lavede Vejdirektoratet selv en model med tre tunnelrør, som kunne fungere rent vejteknisk, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia. Dette tal virker særdeles lavt, men på den baggrund mente Vejdirektoratet altså at kunne fraråde en østlig løsning.

Anker Lohmann-Hansens model med et enkelt ekstra rør så man ikke nærmere på, hvilket vi er mange, der har efterlyst lige siden VVM 2011, se forslaget på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk . Desuden har vi siden 2021 efterlyst en beregning af forslaget om at en frakørsel allerede i Nørresundby mod Aalborg City som foreslået af professor, leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3.

Anker Lohmann-Hansens model er meget slankere end de to modeller for henholdsvis 1 og 2 ekstra rør, der fremkom ved VVM 2011. Man kan se på figuren nederst i dette skrift, hvordan man undgår at ekspropriere hele den ene side af Mineralvej. Denne ekspropriation var muligvis årsagen til den voldsomme fordyrelse?

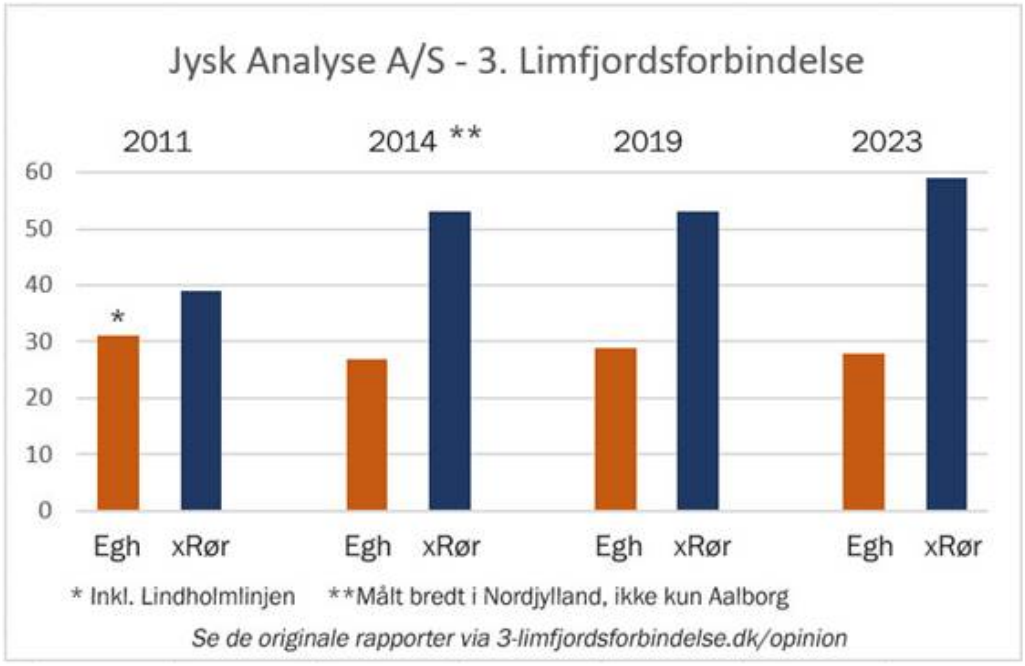
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et ekstra kørespor i hver retning omkring Aalborg. Det havde Anker Lohmann-Hansen og (senere) Otto Anker Nielsen gjort i deres modeller. Med en ekstra kørebane langs Nørresundby samt en ny motortrafikvej fra Vadum, vil de desuden løse problemet i det nordlige Nørresundby, hvor sammenfletningen mellem E45 og E39 giver daglige køer.

I dag er situationen, at der er for lille kapacitet ved Limfjordstunnelen, hvis ikke denne bliver udvidet, uanset om man bygger en motorvej vest om Aalborg. Den tidligere virkelighed er blevet vendt på hovedet – en udvidelse af E45 er den bedste sikring mod køer – især mod Østvendsyssel og Aalborg C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads.

Anker Lohmann-Hansen har beregnet, at hans model koster ca. 4,5 mia. kr. Ca. det samme har professor Otto Anker Nielsen beregnet, at hans model vil koste. Og dette er inklusive udvidelse af E45, stikveje mod City Syd og Vadum. Denne beregning blev foretaget, mens Egholmforbindelsen i kraft af inflationen var steget til ca. 7 mia. kr. i pris. Der er ingen ny beregning fra Vejdirektoratet hverken vedrørende pris eller effekt eller resulterende forrentning for en østlig løsning (E45).

Et meget stort flertal af Aalborgenserne foretrækker en model med ekstra rør nær den nuværende tunnel:

Opinionsundersøgelser foretrækkes via Egholm ell. xRør?



Der er derfor god grund til at undersøge denne løsning bedre. Men stærke politiske kræfter har hidtil lykkedes med at forhindre dette. Da VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse var forældet i 2019, drog Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen til Christiansborg med en gave på 2,5 mio. kommunale kroner til transportminister Ole Birk Olesen - til brug for en ny VVM, som kun måtte indeholde vurdering af den vestlige løsning. Det blev accepteret, og klausulen fremgik af et såkaldt kommissorium. Politikerne har altså ikke bakket op om befolkningens åbenlyse ønsker, det gælder hverken lokalt eller på Christiansborg.

Én ting er anlægsomkostningen, en anden de indtægter, der hører til i regnskabet for et motorvejsanlægs rentabilitet. Hvad angår indtægterne, er trafikantgevinster afgørende. I 2011 befandt man sig langt fra en situation, hvor der var daglig kø ved Limfjordstunnelen. Gevinsten ved anlæg af en ny Limfjordsforbindelse lå derfor primært i, at der blev oprettet en genvej vest om Aalborg mod Aabybro-området. I 2020'erne er de daglige myldretidskøer en realitet, og vi ser nu frem for en lang periode, hvor disse vil blive stadig større. Hovedgevinsten ved en 3. Limfjordsforbindelse opnås derfor ved at få opløst disse køer på E45. Og dette vil begge linjeføringer kunne bidrage til.

Sammenligner vi med regnestykket fra 2011, er der altså både lavere anlægsudgifter til en østlig løsning og nu også store trafikantbesparelser, hvor de før var minimale. Der er brug for en computerkørsel for at vurdere, om ikke en østlig løsning er at foretrække – baseret på dagens trafikmængde og dagens computerprogrammer (Grøn mobilitetsmodel).

En sådan computerkørsel bør man foretage for at undgå en fejlinvestering på op mod 8 mia. kr. til en motorvej via Egholm. Dette er ikke mindst relevant at undersøge i lyset af, at den samfundsøkonomiske gevinst ved Egholmforbindelsen er væltet ned fra ca. 5,5 mia. kr. til ca. 0,5 mia. kr. mellem de sidste to VVM-rapporter.

Når resultatet foreligger, skal man medtænke, at en vestlig Limfjordsforbindelse har en masse negative eksterne effekter, der ikke normalt prissættes men - hvis de blev det – ville give især den vestlige løsning et mere negativt resultat. F.eks. påvirkning af natur, sjældne dyr, støj, asbest, drikkevand. De eksterne effekter skal tænkes med! Meget tyder på, at resultatet vil blive langt bedre for en østlig model som foreslået af Anker Lohmann-Hansen eller Otto Anker Nielsen.

Dertil kommer, at byen undgår den splid, der er mellem det politiske niveau og befolkningen og den negative følelse i forhold til det lokale demokrati og sammenhængskraft, det medfører, især den dag byggeriet begynder i alle de vestlige naturområder. Dette vil ikke gavne en by som Aalborg.

NB: Vejdirektoratet omtaler også emnet "robusthed i systemet", som kan øges med to forbindelser. Hertil må svaret være, at de mange uheld er et problem, men at disse er koncentreret ved sammenfletningen nord fra i Nørresundby og ved Limfjordstunnelen hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen på E45 og skal flette i tunnelen for at komme fra i Nørresundby. Disse to problemer løser man med Anker Lohmann-Hansens og Otto Anker Nielsens modeller. Det er bedre at forebygge uheld end at satse på helbredelse. En forøgelse af antallet af kørespor på E45 vil også forebygge uheld. Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, forekommer over alt på motorvejsnettet, men derfor bygger man jo ikke parallelle motorveje. Dertil kommer, at et ekstra rør jo vil være en mulig omvejskørsel ved problemer i et andet rør.

NB2: Vejdirektoratet skriver også, at trafikafviklingen vil være begrænset af tilslutningsanlæggene til E45. Der tænkes vel, at en fordeling på to motorveje vil være en fordel. Hertil må man bemærke, at der kun trækkes trafik fra det vestligste Hasseris og vestligste Lindholm i retning mod en Egholm-motorvej, hvilket fremgår af Vejdirektoratets kort over trafikale effekter. Forskellen vil ikke være stor.

Herefter følger nogle af sagens dokumenter:

FRA VEJDIREKTORATETS NOTAT TIL VVM-HØRINGEN 2011:

"Foreningen "Den Bedste Vej" er stiftet af en gruppe borgere. Foreningens høringssvar har 3 hovedemner:

1. …

2. …

3. VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter, og de er kommenteret i afsnit 4.2. Foreningen har skitseret et alternativt forslag til en østlig forbindelse – kaldet "Den Bedste Vej" – som efter foreningens vurdering kan afvikle den fremtidige trafik på E45 og samtidig tilgodese den fremtidige udvikling både i Aalborg og i hele Nordjylland. Forslaget kan efter foreningens vurdering etableres for ca. 2,5 mia. kr.

Forslaget "Den Bedste Vej" omfatter 2 hovedetaper. Etape 1 - med forbedret adgang til City Syd m.m. - omfatter en mindre udbygning af E45 syd for Limfjorden, en ny frakørsel til City Syd/Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, Intelligent trafikstyring (ITS) på Høvejen og på Sønderbro/Østre Allé samt ekstra støjværn m.m. på E45. Etape 2 - benævnt Elbtunnelløsningen - omfatter etablering af en østligere

tunnel end forudsat i VVMredegørelsen, med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det nuværende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør samt ændret udformning af Mariendalsmølle Indføringen.

Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske vurderinger af forslaget "Den Bedste Vej". Vejdirektoratet har endvidere anmodet Aalborg Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning om en udtalelse vedrørende forslaget.

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker til forslaget bl.a., at der ved valg af Østforbindelsen som løsning for en 3. Limfjordsforbindelse skal tilvejebringes en løsning, der er robust i forhold til trafikvæksten og i forhold til hændelser på vejnettet. Det anses for tvivlsomt, om forslaget "Den Bedste Vej" kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik. Forvaltningen bemærker endvidere, at det af hensyn til trafikafviklingen er vigtigt, at der bibeholdes en lokal og regional forbindelse til Nørresundby fra E45 via Nørresundbygrenen.

Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen en række bemærkninger til de foreslåede om- og udbygninger af det kommunale vejnet.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den kapacitetsmæssige restlevetid for tunnelløsningerne vurderes at være ca. 6-9 år efter 2020.

Vejdirektoratet anser på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet.

Vejdirektoratet har desuden foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning, ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet vurderer endvidere, at der som i VVM-redegørelse vil være behov for at udbygge E45 fra 4 til 6 spor mellem Sønderbro Indføringen og Øster Uttrup Vej, og fra 6 til 8 spor nord for Limfjorden, op til Motorvejskryds Vendsyssel. Vejdirektoratet skal til det skitserede forslag endvidere bemærke, at en forlægning af Mineralvej mod øst vil blive placeret meget tæt ved Rørdal Kirke. Vejdirektoratet vurderer, at de samlede anlægsudgifter til en løsning med et tunnelrør til reversibel trafik og udbygning af E45 i 2011-priser vil være i størrelsesordenen ca. 4,7 mia. kr. Til sammenligning er de samlede anlægsudgifter til den i VVM-redegørelsen beskrevne Østforbindelse med en ny paralleltunnel med 2x3 spor opgjort til ca. 5,4 mia. kr.

Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget "Den Bedste Vej" ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne. Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at forslaget "Den Bedste Vej" indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse."

FRA HØRINGSNOTAT 2021:

"Alternativer til Egholmlinjen

I et stort antal høringssvar ønskes det, at der undersøges en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen, som efter mange borgeres mening vil løse de nuværende og forventede kommende trængselsproblemer. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse. Flere mener i forlængelse heraf, at nye boligområder både nord og syd for fjorden vil medføre øget trafik, som med fordel kan føres via en udvidelse af den

eksisterende forbindelse fremfor yderligere at belaste trafikårerne på tværs af Aalborg. På baggrund heraf efterspørger flere borgere en særlig VVM-undersøgelse for en østlig forbindelse, og mange udtrykker utilfredshed med, at den opdaterede VVM-undersøgelse ikke inkluderer en østlig forbindelse.

…

Vejdirektoratets bemærkninger

En nærmere vurdering af såvel nye vejprojekter som kollektive alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Det gælder ligeledes forslaget om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen. Hvad angår sidstnævnte, så blev der i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse i 2011 fremsendt et borgerforslag kaldet 'Den Bedste Vej'. Det var tænkt som et billigt alternativ til Vejdirektoratets forslag til udbygning af E45 (som i VVM-undersøgelsen blev kaldt Østforbindelsen).

Hovedelementet i 'Den Bedste Vej' - benævnt Elbtunnelløsningen - omfattede etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVM-undersøgelsen med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det eksisterende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør.

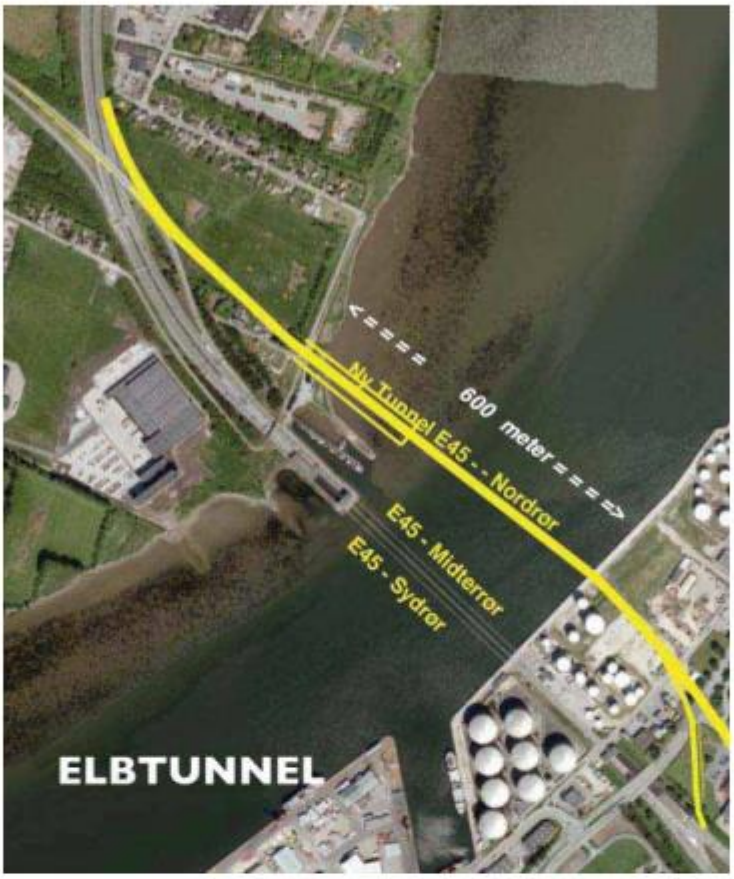
Vejdirektoratet foretog en skitsemæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelløsning ville være ca. 6-9 år efter 2020. Vejdirektoratet anså på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en begrænset restkapacitet. Med andre ord vurderede Vejdirektoratet, at forslaget ikke var en tilstrækkelig fremtidssikret løsning.

Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet fastholdt på den baggrund vurderingen af, at der ville være behov for at udbygge E45 med ekstra spor både syd og nord for Limfjorden.

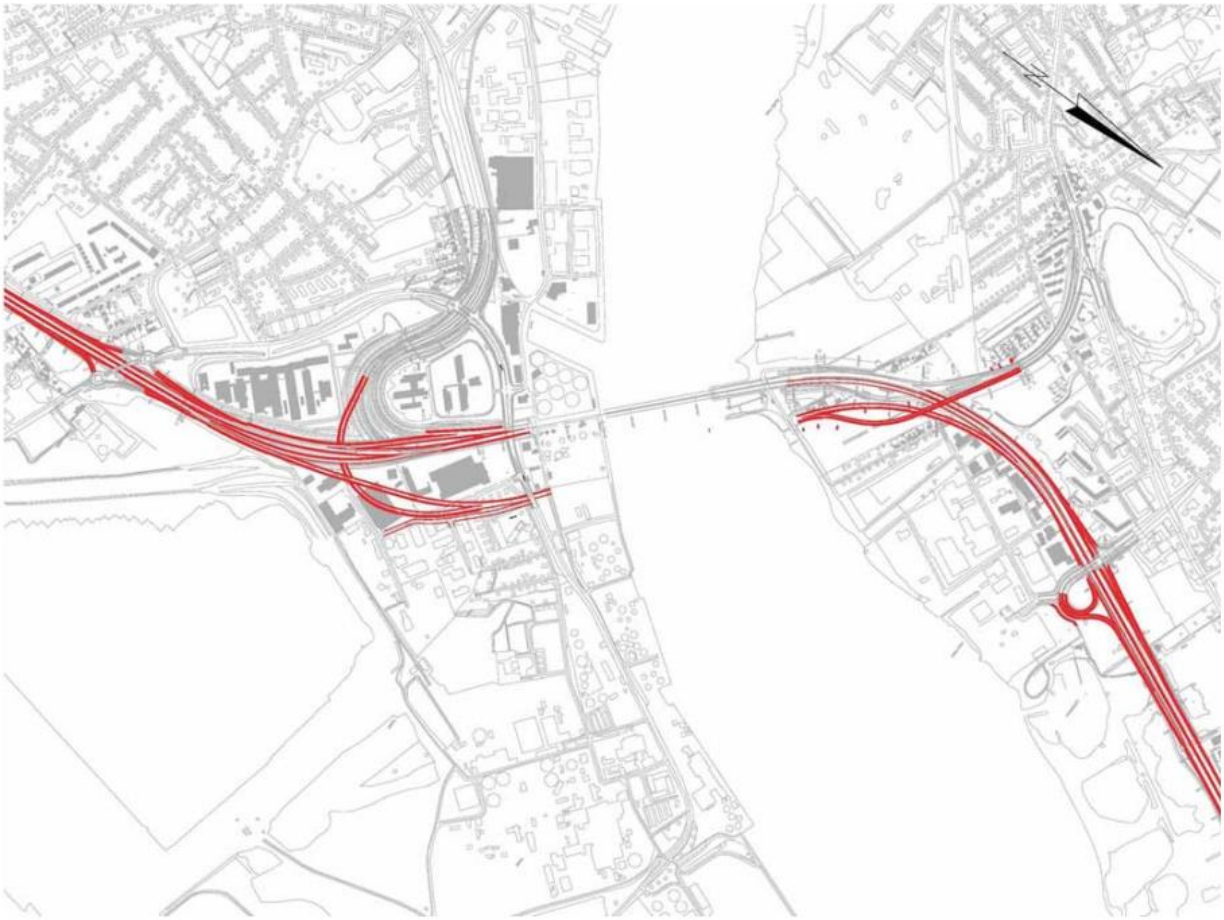
Det er endvidere blevet endnu tydeligere end i 2011-undersøgelsen, at bedre fremkommelighed forudsætter en udbygning af hele korridoren omkring Aalborg, idet Limfjordstunnelen ikke er eneste begrænsende faktor for trafikafviklingen. Trafikafviklingen i korridoren er i høj grad begrænset ved sammenfletning af E39 og E45 ved motorvejskryds Vendsyssel samt af de øvrige E45-tilslutningsanlægs indflettende trafikstrømme."

Visualisering af Den Bedste Vejs forslag ved Limfjordstunnelen



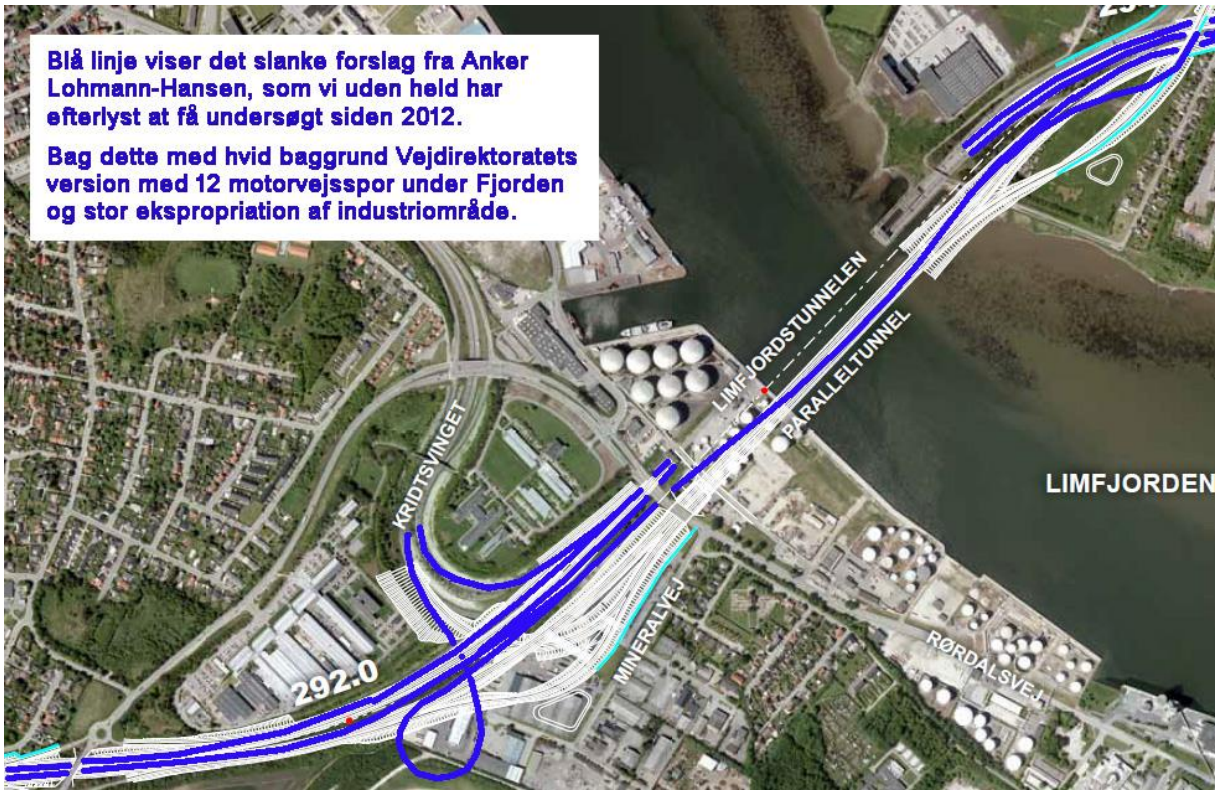


Efterfølgende skitse er medtaget bagest i VVM 2011 høringsnotatet uden titel, men dette er sandsynligvis Vejdirektoratets skitse til løsning med et enkelt rør.



Forslaget med 12 kørespor under Fjorden som indgår i VVM 2011.




Blå linje viser det slanke forslag fra Anker Lohmann-Hansen, som vi uden held har efterlyst at få undersøgt siden 2012.
Bag dette med hvid baggrund Vejdirektoratets version med 12 motorvejsspor under Fjorden og stor ekspropriation af industriområde.
LIMFJORDSTUNNELEN
PARALLELTUNNEL
KRIDTSVINGET
LIMFJORDEN
MINERALVEJ
RØRDALSVEJ
292.0

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@ttrm.dk (arp@ttrm.dk)
Fra: keld@keldp.dk (keld@keldp.dk)
Titel: Bemærkninger til lovforslag om 3. limfjordsforbindelse: Forældet beslutningsgrundlag
Sendt: 10-01-2024 20:46

Lovforslaget tager udgangspunkt i en forældet beslutning fra 2014. Der er ikke taget hensyn til 10 års udvikling i Nordjylland:

- Vindmølleindustrien er vokset - i det østlige Aalborg
- Energiindustrien (PtX, brintcelleudvikling m.m) - i det østlige Aalborg
- Port of Aalborg er vokset - i det østlige Aalborg
- Det nye supersygehus er undervejs - i det østlige Aalborg
- Et indkøbsområde ("aflastningscenter", City Nord) er under etablering i det østlige Nørresundby
- Stigsborgkvarteret med 7000 beboere, børneunivers, P-huse m.m. er under etablering - i det østlige Nørresundby

Træk lovforslaget tilbage og lav en vurdering af, hvor den 3. limfjordsforbindelse er mest nyttig.

Med venlig hilsen
Keld Poulsen
Anders Nielsens Vej 19, 9400 Nørresundby
e-mail: keld@keldp.dk
tlf. 2521 6364

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Herold (jherold@stofanet.dk)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:32

Anlægsloven for Egholm motorvejen er besluttet på grundlag der bygger stort set på de forhold der var dengang vedrørende passage af limfjorden ved Aalborg i 2011

At der siden er kommet et supersygehus, en udbygning af Aalborg Havn, nye universitetsbygninger og en ny bydel i Nr. Sundby øst var ukendte dengang.

En evt. kommende Egholms forbindelse forventes at løse nogle af trængselsproblemerne omkring Aalborg Centrum og øst, men de er slet ikke tilskrækkelig, viser prognoserne.

Summasummarum, hvis en. evt. kommende Egholms forbindelse står klar i begyndelsen af 30erne forventes problemerne med passage af fjorden omkring Aalborg centrum og øst stadigvæk at være uløste.

Har staten en plan B klar for at løse de problemer, når en evt. vestforbindelse står klar?

En Investering på 8-9 mia. som ikke løser de reelle problemer bør skatteyderne ikke acceptere.

Jørgen Herold

Skolemestervej 18

9000 Aalborg

--
Denne mail er blevet tjekket for vira af AVG-antivirussoftware.
www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:11

Nej til Egholmmotorvej – Trængselsproblemer i Vestbyen og Lindholm

Egholmlinjen vil forårsage væsentligt mere trængsel på Annebergvej, Nørholmsvej og Hasserisvej i Aalborg og Thistedvej i Nørresundby og aktuelt, allerede under anlægsfasen, vil der blive problemer for de trafikanter, der skal gennem Vadum, hvor råstoftransporter af sand fra Vadum skal frem.

Selve linjeføringen er uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så man undgår så meget kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste den nuværende Limfjordtunnel med 23%. Er det overhovedet rentabel?

Sker der uheld i tunnelen, skal man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra og over på E39, for der er ingen direkte forbindelse. Skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at køre gennem Nørresundby eller Aalborg Centrum og Vestby, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der alligevel ikke noget vundet, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den østlige del af Vendsyssel, giver det ingen mening.

Måske giver det mening for bilister fra Jammerbugt, der skal til City Syd, eller dem, der kommer fra Hirtshalsfærgerne. Det drejer sig kun under normale omstændigheder mellem 7-10 minutters længere køretid på E45. Skal befolkningen i Aalborg virkelig belastes for at nogle få bilister kan spare 7 minutter? Visse kommunal- og regionspolitikere og nogle erhvervsfolk påstår, at Egholmsmotorvejen vil give vækst i Nordjylland. Det er kun en times tid om morgenen og ligeledes om eftermiddagen, der kan være kødannelse. Resten af døgnet kan man køre gennem tunnelen uden problemer. Væksten stoppes vel ikke af, at der kan være kø. Så ville Københavnsområdet være ilde stedt.

Og hvis vi endelig skal se på erhvervslivet og for den sags skyld det nye Supersygehus, så ligger de fleste fabrikker og Supersygehuset øst for den nuværende motorvej E45. Altså væksten foregår mod øst.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på
Sendt: 10-01-2024 19:11
Bilag: Trafik.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på

Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning.

Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til disse steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer , som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på

Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning.

Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til disse steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer , som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:
https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Trafik, kø og trængsel
Sendt: 10-01-2024 18:43

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. at jeg mener at trængslen ved Limfjordstunnelen ikke bliver mærkbar mindre.
De fleste trafikanter har behov for at krydse Limfjorden i øst pga. Universitet, NAU og alle de store virksomheder i Aalborg Øst.

Mvh.
Annie Maria Petersen
Toftevej 9
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:31

Trafiktrængslen på E45 fortsætter

Trængslen på E45 vil ikke forsvinde på grund af en Egholmlinje, allerhøjest aftage en smule.

Vejdirektoratets egne beregninger viser nemlig, at Egholmlinjen kun vil få trafikken på E45 gennem Limfjordstunnellen til at falde med 17 procent. Altså vil 83 procent stadig køre igennem tunnelen.

Med de trafikstigninger, som regeringen forventer i de kommende ti år, vil den samlede lettelse af trængslen hurtigt være spist op.

De 17 procent biler, der skal ledes vest om, vil til gengæld ødelægge områder, som i dag ikke er støjplagede. Og om nogle år skal der så alligevel laves et ekstra tunnelrør, fordi det er i øst, byen udvikler sig

Fra Anette Melbye Madsen

Kong Minosvej 70

9210 Aalborg SØ

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bjarne Sørensen (sandhojgaard.bjarne@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 13:43

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære natur områder.

M.v.h.
Bjarne Sørensen
Toften 29
9000 Aalborg
23384696

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Sørensen (sandhojgaard.bjarne@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 13:43

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære natur områder.

M.v.h.
Bjarne Sørensen
Toften 29
9000 Aalborg
23384696

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på
Sendt: 10-01-2024 12:48
Bilag: Trafik.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på
Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning.

Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til disse steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer , som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

> I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.
>
> Bliv inspireret af Utrecht:
> En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E
>
> Bitt Juul Jensen

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på

Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning.

Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til disse steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer , som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

> I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.
>
> Bliv inspireret af Utrecht:
> En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:
> https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Backman Nøhr (snohr@dadlnet.dk)
Titel: Høring d. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 08:13

Undertegnede ønsker at give vores mening tilkende vedrørende d. 3 limfjordsforbindelse.

Alt taler for at der skal vælges en **østlig forbindelse**, fremfor en forbindelse over Egholm.

Hvis man vælger en vestlig forbindelse vil Aalborg by blive pakket ind mellem 2 støj - og luftforurenende motorveje. Det vil have sundhedsmæssige - både fysiske og mentale - konsekvenser - og det er uforeneligt med fremtidens behov for klima - og naturforbedrende tiltag.

Mange hilsener
Susanne & Mads Nøhr, læger

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:24

En vestlig forbindelse afhjælper ikke E45 og Limfjordstunellens nuværende/snarlige trængselsproblemer, og for den sags skyld heller ikke Limfjordsbroens…

Egholmlinjen aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og inden for få år vil belastningen i tunnelen være på samme niveau som nu. Heller ikke midtbyen aflastes særlig meget. Kun 9 %. En dyr løsning uden at være langtidsholdbar.
Alle store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. AaU, Aalborg Portland, Port of Aalborg, Fibertex, Siemens, Bladt Industries, Aalborg Universitetshospital, Forbrændingsanlæg Aalborg, Gigantium og et nyt stort boligområde ved Gigantium. Det er ulogisk at lave en ny forbindelse til fjordkrydsende trafik vest om byen, når det er mod øst og E45 den store transport/logistikudvikilng ønskes og foregår.
I VVM'en bør der indgå en trafikfremskrevet sammenligning af Egholmforbindelsen med den langt billigere alternative løsning: En udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Dette kunne lette trængselsperioderne i flere år frem.

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:46

En vestlig forbindelse afhjælper ikke E45 og Limfjordstunellens nuværende/snarlige trængselsproblemer, og for den sags skyld heller ikke Limfjordsbroens…

Egholmlinjen aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og inden for få år vil belastningen i tunnelen være på samme niveau som nu. Heller ikke midtbyen aflastes særlig meget. Kun 9 %. En dyr løsning uden at være langtidsholdbar.
Alle store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. AaU, Aalborg Portland, Port of Aalborg, Fibertex, Siemens, Bladt Industries, Aalborg Universitetshospital, Forbrændingsanlæg Aalborg, Gigantium og et nyt stort boligområde ved Gigantium. Det er ulogisk at lave en ny forbindelse til fjordkrydsende trafik vest om byen, når det er mod øst og E45 den store transport/logistikudvikilng ønskes og foregår.
I VVM'en bør der indgå en trafikfremskrevet sammenligning af Egholmforbindelsen med den langt billigere alternative løsning: En udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Dette kunne lette trængselsperioderne i flere år frem.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: C M (byboen@gmail.com)
Titel: En tom motorvej over øen Egholm.
Sendt: 09-01-2024 19:25

En tom motorvej over øen Egholm.

Trafik tætheds problemerne omkring Aalborg er på motorvejen E45 og i særdeleshed i Limfjords tunnelen lige ved Aalborg centrum.

Derfor virker det helt udenfor sund fornuft, at den påtænkte nye motorvej har sit udspring i motorvejen E39 ved Vestbjerg – da der ingen trafik tætheds problemer er på E39. Ydermere slutter den nye motorvej sig først på E45 langt efter tunnelen ved Dall Villaby.

Det vil sige, at motorvejen kommer til at aflaste motorvejen E39 – hvor der ingen trafik tæthed er og man aflaster ikke E45 og tunnelen, hvor trafik tætheds problemerne er.

Man er således i øjeblikket ved, at ofre op mod kr. 9 mia, eller mere på et vejprojekt, som ikke løser trafik tæthedsproblemerne på E45 samt tunnelen.

Politikerne skal tænke sig godt om, inden Egholm forbindelsen vedtages – da det er for sent, når motorvejen er etableret – ligeledes er det en god forudsætning – at politikerne som vil vedtage forbindelsen – garanterer, at trafik tætheds problemerne på E45 bliver afhjulpet med Egholm forbindelsen. Denne garanti vil det være rart, at høre fra de politiske partier inden vedtagelsen af Egholm forbindelsen.

Samtidig virker det helt besynderligt, at Aalborgs borgere skal medfinansiere motorvejen med kr. 600 mio. (selvom det er et statsligt projekt) og borgerne bare skal betale dette beløb uden, at blive hørt på nogen måde, om hvilken forbindelse de ønsker.
Der er lavet flere undersøgelser i Aalborg som viser, at borgerne ikke ønsker en forbindelse over Egholm.
venlig hilsen
Carsten Mathiasen, Sorthøj 111, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:35

En motorvejsforbindelse over Egholm vil have uoverskuelige miljømæssige konsekvenser. Herudover er det spild af penge, da en linjeføring over Egholm kun i meget ringe grad vil aflaste den nuværende tunnelforbindelse og Limfjordsbroen.
En udvidet østlig forbindelse vil med et ekstra vendbart tunnelrør + evt. en citytunnel give en meget mere effektiv trafikafvikling, da den fører trafikken fra Vendsyssel og Himmerland mere direkte til de mange store arbejdspladser, der ligger i Aalborg Øst. Herunder også det nye supersygehus.
Også ved trafikuheld i Limfjordstunnelen vil trafikken kunne afvikles optimalt, da den hurtigt kan føres over i det nye rør i modsætning til den lange ekstratur i stangtrafik fra E45 igennem Nørresundby, hen over Egholm og ind igennem hele Aalborg. Uanset hvilken østlig model, der vælges, vil støjforureningen ikke vokse markant. Og de østlige modeller vil ikke ødelægge natur.
Altså, der er absolut ingen fornuftige grunde til at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh
Per Muff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3' Limfjordsforbindelse - et ekstra rør mod øst
Sendt: 09-01-2024 15:35

DET TREDJE RØR BØR IKKE FRAVÆLGES SOM MULIGHED
af Anders Wested, tlf. 20489503
En negativ forrentning på det østlige alternativ med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i Aalborg Byråd 2011 tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt.
Men noget tyder på, at anlægsprisen på den østlige model var pustet kunstigt op – og at dette var årsagen til den lave forrentning. Det virker f.eks. ikke let at forstå, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. ved VVM 2006 til hele 5,4 mia. ved 2011.
Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 lavet en model for den østlige linjeføring med to ekstra tunnelrør, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden. Dette krævede en kæmpe udfletning syd for fjorden og ekspropriation af et helt erhvervsområde. Vejdirektoratet fastholdt, at en så stor model var nødvendig.
I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at man kunne nøjes med et enkelt rør under Fjorden, hvorefter retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden eller med andre ord 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning.
Der forelå to modeller til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra lektor, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen. Den første model blev anbefalet af Borgerbevægelsen, hvorfor det var den, som Vejdirektoratet valgte at undersøge. Desværre havde denne model nogle skavanker, der gjorde at den blev forkastet. I stedet lavede Vejdirektoratet selv en model med tre tunnelrør, som kunne fungere rent vejteknisk, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia. Dette tal virker særdeles lavt, men på den baggrund mente Vejdirektoratet altså at kunne fraråde en østlig løsning.
Anker Lohmann-Hansens model med et enkelt ekstra rør så man ikke nærmere på, hvilket vi er mange, der har efterlyst lige siden VVM 2011, se forslaget på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk . Desuden har vi siden 2021 efterlyst en beregning af forslaget om at en frakørsel allerede i Nørresundby mod Aalborg City som foreslået af professor, leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3.
Anker Lohmann-Hansens model er meget slankere end de to modeller for henholdsvis 1 og 2 ekstra rør, der fremkom ved VVM 2011. Man kan se på figuren nederst i dette skrift, hvordan man undgår at ekspropriere hele den ene side af Mineralvej. Denne ekspropriation var muligvis årsagen til den voldsomme fordyrelse?
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et ekstra kørespor i hver retning omkring Aalborg. Det havde Anker Lohmann-Hansen og (senere) Otto Anker Nielsen gjort i deres modeller. Med en ekstra kørebane langs Nørresundby samt en ny motortrafikvej fra Vadum, vil de desuden løse problemet i det nordlige Nørresundby, hvor sammenfletningen mellem E45 og E39 giver daglige køer.
I dag er situationen, at der er for lille kapacitet ved Limfjordstunnelen, hvis ikke denne bliver udvidet, uanset om man bygger en motorvej vest om Aalborg. Den tidligere virkelighed er blevet vendt på hovedet – en udvidelse af E45 er den bedste sikring mod køer – især mod Østvendsyssel og Aalborg C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads.
7/1/2024

Anker Lohmann-Hansen har beregnet, at hans model koster ca. 4,5 mia. kr. Ca. det samme har professor Otto Anker Nielsen beregnet, at hans model vil koste. Og dette er inklusive udvidelse af E45, stikveje mod City Syd og Vadum. Denne beregning blev foretaget, mens Egholmforbindelsen i kraft af inflationen var steget til ca. 7 mia. kr. i pris. Der er ingen ny beregning fra Vejdirektoratet hverken vedrørende pris eller effekt eller resulterende forrentning for en østlig løsning (E45).
Et meget stort flertal af Aalborgenserne foretrækker en model med ekstra rør nær den nuværende tunnel:

Der er derfor god grund til at undersøge denne løsning bedre. Men stærke politiske kræfter har hidtil lykkedes med at forhindre dette. Da VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse var forældet i 2019, drog Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen til Christiansborg med en gave på 2,5 mio. kommunale kroner til transportminister Ole Birk Olesen - til brug for en ny VVM, som kun måtte indeholde vurdering af den vestlige løsning. Det blev accepteret, og klausulen fremgik af et såkaldt kommissorium. Politikerne har altså ikke bakket op om befolkningens åbenlyse ønsker, det gælder hverken lokalt eller på Christiansborg.
Én ting er anlægsomkostningen, en anden de indtægter, der hører til i regnskabet for et motorvejsanlægs rentabilitet. Hvad angår indtægterne, er trafikantgevinster afgørende. I 2011 befandt man sig langt fra en situation, hvor der var daglig kø ved Limfjordstunnelen. Gevinsten ved anlæg af en ny Limfjordsforbindelse lå derfor primært i, at der blev oprettet en genvej vest om Aalborg mod Aabybro-området. I 2020'erne er de daglige myldretidskøer en realitet, og vi ser nu frem for en lang periode, hvor disse vil blive stadig større. Hovedgevinsten ved en 3. Limfjordsforbindelse opnås derfor ved at få opløst disse køer på E45. Og dette vil begge linjeføringer kunne bidrage til.
Sammenligner vi med regnestykket fra 2011, er der altså både lavere anlægsudgifter til en østlig løsning og nu også store trafikantbesparelser, hvor de før var minimale. Der er brug for en computerkørsel for at vurdere, om ikke en østlig løsning er at foretrække – baseret på dagens trafikmængde og dagens computerprogrammer (Grøn mobilitetsmodel).

En sådan computerkørsel bør man foretage for at undgå en fejlinvestering på op mod 8 mia. kr. til en motorvej via Egholm. Dette er ikke mindst relevant at undersøge i lyset af, at den samfundsøkonomiske gevinst ved Egholmforbindelsen er væltet ned fra ca. 5,5 mia. kr. til ca. 0,5 mia. kr. mellem de sidste to VVM-rapporter. Når resultatet foreligger, skal man medtænke, at en vestlig Limfjordsforbindelse har en masse negative eksterne effekter, der ikke normalt prissættes men - hvis de blev det – ville give især den vestlige løsning et mere negativt resultat. F.eks. påvirkning af natur, sjældne dyr, støj, asbest, drikkevand. De eksterne effekter skal tænkes med! Meget tyder på, at resultatet vil blive langt bedre for en østlig model som foreslået af Anker Lohmann-Hansen eller Otto Anker Nielsen.
Dertil kommer, at byen undgår den splid, der er mellem det politiske niveau og befolkningen og den negative følelse i forhold til det lokale demokrati og sammenhængskraft, det medfører, især den dag byggeriet begynder i alle de vestlige naturområder. Dette vil ikke gavne en by som Aalborg.
NB: Vejdirektoratet omtaler også emnet "robusthed i systemet", som kan øges med to forbindelser. Hertil må svaret være, at de mange uheld er et problem, men at disse er koncentreret ved sammenfletningen nord fra i Nørresundby og ved Limfjordstunnelen hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen på E45 og skal flette i tunnelen for at komme fra i Nørresundby. Disse to problemer løser man med Anker Lohmann-Hansens og Otto Anker Nielsens modeller. Det er bedre at forebygge uheld end at satse på helbredelse. En forøgelse af antallet af kørespor på E45 vil også forebygge uheld. Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, forekommer over alt på motorvejsnettet, men derfor bygger man jo ikke parallelle motorveje. Dertil kommer, at et ekstra rør jo vil være en mulig omvejskørsel ved problemer i et andet rør.
NB2: Vejdirektoratet skriver også, at trafikafviklingen vil være begrænset af tilslutningsanlæggene til E45. Der tænkes vel, at en fordeling på to motorveje vil være en fordel. Hertil må man bemærke, at der kun trækkes trafik fra det vestligste Hasseris og vestligste Lindholm i retning mod en Egholm- motorvej, hvilket fremgår af Vejdirektoratets kort over trafikale effekter. Forskellen vil ikke være stor.
Herefter følger nogle af sagens dokumenter:
FRA VEJDIREKTORATETS NOTAT TIL VVM-HØRINGEN 2011:
"Foreningen "Den Bedste Vej" er stiftet af en gruppe borgere. Foreningens høringssvar har 3 hovedemner:
1. ...
2. ...
3. VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget "Den Bedste Vej".
Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter, og de er kommenteret i afsnit 4.2. Foreningen har skitseret et alternativt forslag til en østlig forbindelse – kaldet "Den Bedste Vej" – som efter foreningens vurdering kan afvikle den fremtidige trafik på E45 og samtidig tilgodese den fremtidige udvikling både i Aalborg og i hele Nordjylland. Forslaget kan efter foreningens vurdering etableres for ca. 2,5 mia. kr. Forslaget "Den Bedste Vej" omfatter 2 hovedetaper. Etape 1 - med forbedret adgang til City Syd m.m. - omfatter en mindre udbygning af E45 syd for Limfjorden, en ny frakørsel til City Syd/Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, Intelligent trafikstyring (ITS) på Høvejen og på Sønderbro/Østre Allé samt ekstra støjværn m.m. på E45. Etape 2 - benævnt Elbtunnelløsningen - omfatter etablering af en østligere

tunnel end forudsat i VVMredegørelsen, med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det nuværende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør samt ændret udformning af Mariendalsmølle Indføringen.
Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske vurderinger af forslaget "Den Bedste Vej". Vejdirektoratet har endvidere anmodet Aalborg Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning om en udtalelse vedrørende forslaget.
Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker til forslaget bl.a., at der ved valg af Østforbindelsen som løsning for en 3. Limfjordsforbindelse skal tilvejebringes en løsning, der er robust i forhold til trafikvæksten og i forhold til hændelser på vejnettet. Det anses for tvivlsomt, om forslaget "Den Bedste Vej" kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik. Forvaltningen bemærker endvidere, at det af hensyn til trafikafviklingen er vigtigt, at der bibeholdes en lokal og regional forbindelse til Nørresundby fra E45 via Nørresundbygrenen.
Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen en række bemærkninger til de foreslåede om- og udbygninger af det kommunale vejnet.
Det er Vejdirektoratets vurdering, at den kapacitetsmæssige restlevetid for tunnelløsningerne vurderes at være ca. 6-9 år efter 2020.
Vejdirektoratet anser på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet.
Vejdirektoratet har desuden foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning, ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag "Den Bedste Vej".
Vejdirektoratet vurderer endvidere, at der som i VVM-redegørelse vil være behov for at udbygge E45 fra 4 til 6 spor mellem Sønderbro Indføringen og Øster Uttrup Vej, og fra 6 til 8 spor nord for Limfjorden, op til Motorvejskryds Vendsyssel. Vejdirektoratet skal til det skitserede forslag endvidere bemærke, at en forlægning af Mineralvej mod øst vil blive placeret meget tæt ved Rørdal Kirke. Vejdirektoratet vurderer, at de samlede anlægsudgifter til en løsning med et tunnelrør til reversibel trafik og udbygning af E45 i 2011-priser vil være i størrelsesordenen ca. 4,7 mia. kr. Til sammenligning er de samlede anlægsudgifter til den i VVM-redegørelsen beskrevne Østforbindelse med en ny paralleltunnel med 2x3 spor opgjort til ca. 5,4 mia. kr.
Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget "Den Bedste Vej" ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne. Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at forslaget "Den Bedste Vej" indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse."
FRA HØRINGSNOTAT 2021:
"Alternativer til Egholmlinjen
I et stort antal høringssvar ønskes det, at der undersøges en udbygning af E45 med et ekstra (3- sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen, som efter mange borgeres mening vil løse de nuværende og forventede kommende trængselsproblemer. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse. Flere mener i forlængelse heraf, at nye boligområder både nord og syd for fjorden vil medføre øget trafik, som med fordel kan føres via en udvidelse af den

eksisterende forbindelse fremfor yderligere at belaste trafikårerne på tværs af Aalborg. På baggrund heraf efterspørger flere borgere en særlig VVM-undersøgelse for en østlig forbindelse, og mange udtrykker utilfredshed med, at den opdaterede VVM-undersøgelse ikke inkluderer en østlig forbindelse.
...
Vejdirektoratets bemærkninger
En nærmere vurdering af såvel nye vejprojekter som kollektive alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Det gælder ligeledes forslaget om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen. Hvad angår sidstnævnte, så blev der i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en 3.

Limfjordsforbindelse i 2011 fremsendt et borgerforslag kaldet ’Den Bedste Vej’. Det var tænkt som et billigt alternativ til Vejdirektoratets forslag til udbygning af E45 (som i VVM-undersøgelsen blev kaldt Østforbindelsen).
Hovedelementet i ’Den Bedste Vej’ - benævnt Elbtunnelløsningen - omfattede etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVM-undersøgelsen med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det eksisterende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør.
Vejdirektoratet foretog en skitsemæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget ‘Den Bedste Vej’, som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3- limfjordsforbindelse/dokumenter.
Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelløsning ville være ca. 6-9 år efter 2020. Vejdirektoratet anså på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en begrænset restkapacitet. Med andre ord vurderede Vejdirektoratet, at forslaget ikke var en tilstrækkelig fremtidssikret løsning.
Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag ‘Den Bedste Vej’. Vejdirektoratet fastholdt på den baggrund vurderingen af, at der ville være behov for at udbygge E45 med ekstra spor både syd og nord for Limfjorden.
Det er endvidere blevet endnu tydeligere end i 2011-undersøgelsen, at bedre fremkommelighed forudsætter en udbygning af hele korridoren omkring Aalborg, idet Limfjordstunnelen ikke er eneste begrænsende faktor for trafikafviklingen. Trafikafviklingen i korridoren er i høj grad begrænset ved sammenfletning af E39 og E45 ved motorvejskryds Vendsyssel samt af de øvrige E45- tilslutningsanlægs indflettende trafikstrømme.”

Efterfølgende skitse er medtaget bagest i VVM 2011 høringsnotatet uden titel, men dette er sandsynligvis Vejdirektoratets skitse til løsning med et enkelt rør.
Forslaget med 12 kørespor under Fjorden som indgår i VVM 2011.

Mvh
Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kis Clemmensen (kisclemmensen@mail.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 14:58

Høringssvar!

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ser ud til at være blevet et blåøjet prestigeprojekt, et politisk flertal har stirret sig blind på, på trods af, at det ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen.

Samtidigt bliver samtlige klima-, natur- og miljøhensyn tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme
Aalborg inde mellem to motorveje.

Nyere tal og beregninger bekræfter, at en østlig løsning er en bedre, billigere og mere borgerstøttet løsning end en vestlig Egholmmotorvej.

En vestlig Egholmmotorvej:
👉Er det dyreste projekt ift. alternativerne i øst
👉Har en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst
👉Løser ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen
👉Har en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst
👉Har en øget oplevet støjpåvirkning ift. alternativerne i øst
👉Har en ringere uheldsreduktion end alternativerne i øst
👉Har en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitet/Universitetshospitalet mv.
👉Har en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst.

Med venlig hilsen
Kirsten Clemmensen
Golfparken 146
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rokkjær (olerok@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:07

Jeg vil hermed gerne opfordre til, at man undersøger den alternative østlige linjeføring ved en udvidelse af den eksisterende tunnel under Limfjorden, inden der vedtages en anlægslov. Argumenterne herfor er dels de betydelige omkostninger, der er forbundet med den foreslåede vestlige linjeføring over Egholm. Det er dokumenteret, at den vestlige linjeføring er meget dyr i anlægsudgifter – både i sammenligning med andre motorvejsprojekter og i sammenligning med en østlig linjeføring. At en vestlig linjeføring tillige medfører at Aalborg bliver omkranset af motorveje virker helt forkert. Det er svært at forestille sig at det bliver særligt attraktivt at bo i nærheden af motorvejen og tilslutningsvejene, hvorfor byudviklingen vestpå vil stoppe. Støjgenerne vil være voldsomme for de nærliggende boliger, trods støjskærme mm. Samtidig er det tvivlsomt, hvor meget trafikken reelt vil aflastes af en vestlig linjeføring, fordi den væsentligste bymæssige udvikling foregår i den østlige del af Aalborg. Alene af disse grunde er det objektivt svært at forstå, hvorfor man politisk vælger en dyr og ineffektiv vestlig løsning frem for en billigere og mere effektiv østlig løsning.

Desuden er der et væsentligt naturtab forbundet med den foreslåede vestlige linjeføring, som der ikke vil være ved en udvidelse af den eksisterende østlige linje. Den foreslåede vestlige linjeføring gennem Østerådalen, hen over Egholm samt videre gennem Lindholm vil reelt omdanne og opdele beskyttede og sammenhængende naturområder til ødelæggende anlægs- og byggeprojekter over en meget lang årrække. I Danmark er sammenhængende naturområder ekstremt pressede. De få sammenhængende naturområder, der findes, er derfor ekstra værdifulde. I Aalborg findes faktisk sammenhængende naturområder vest for byen, der udgør både rekreativt og naturmæssigt værdifulde områder. Det er disse områder, som et nyt motorvejsprojekt vil skære midt over og ødelægge. Det gælder både Østerådalen, selve øen Egholm, men også de områder ved Drastrup Enge, der er udlagt til drikkevandsbeskyttelse, samt ikke mindst det nærliggende Natura 2000 område N15 ud mod Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, som ifølge den Supplerende miljøkonsekvensrapport fra Vejdirektoratet (november 2023) … ”kan blive påvirket væsentligt af projektet” (s. 30) - både i anlægsfasen og i driftsfasen.

I en tid, hvor klimaforandringer kalder på mere biodiversitet og naturbeskyttelse, forekommer det ikke fornuftigt at inddrage endnu mere af den i forvejen knappe natur til nye infrastrukturprojekter. Især ikke, når der findes bedre og billigere alternativer.
Folketinget bør derfor afvise Transportministerens lovforslag.

--
De bedste hilsner

Ole Rokkjær
Herskindsgade 26
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne-Mette Kristensen (toften29@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej - høringssvar
Sendt: 09-01-2024 08:50

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Med venlig hilsen
Anne-Mette Kristensen
Toften 29, 9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Pia Lindbergh (pi@madsmark.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvej - IKKE den rette løsning
Sendt: 08-01-2024 18:28

Jeg anerkender til fulde, at der er behov for en løsning på de trafikale udfordringer vedr. trafikken "hen over" Limfjorden.

Jeg vil dog inderligt appellere til, at planerne om en motorvej henover Egholm IKKE bliver en mulighed, da konsekvenserne er uoverskuelige.

Egholm-løsningen vil ikke kunne aflaste Limfjordstunellen tilstrækkeligt (se landstrafikmodellen), da efterspørgslen tydeligt nu går via E45.

Dette sammenholdt med, at en Egholm-løsning vi blive Danmarks urimelig dyreste motorvej.
På 10 år er motorvejen blevet 50% dyre og gevinsten halveret.
OG nytteværdien er NUL !

Det vil være 2 mia. billigere at bygge et nyt tunnelrør, hvilket samtidig vil være en meget fleksibel løsning. Her vil man kunne "vende trafikken" efter behov (jvnf. som man gør i Elbtunellen i Hamborg) jvnf. lektor emeritus Kaj A. Jørgensen, ekspert i samfundsøkonomi, Aalborg universitet.

Egholm er en perle som ligger midt i vores smukke Limfjord – lad os bevare og passe på dette åndehul for såvel dyr som mennesker.

Jeg vil appellere til byrådet og politikkerne i Aalborg kommune om, at de reelle fakta/ konsekvenser – også dem om vores asbestdeponier – bliver lagt for dagen og taget med på vægtskålen.

En linjeføring over Egholm vil være en katastrofe

Med venlig hilsen
Pia Lindbergh
Ledavej, Gug

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Gjesing Welinder (kgw@bio.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvejen-indsigelse
Sendt: 07-01-2024 21:47

De trafikale problemer, der bliver voldsomme med åbningen af Supersygehuset mod Øst, løses ikke. De spredes blot ud over et større område.
Løsningen ødelægger alt det bedste ved min by: Skønne bolig og rekreative områder på Egholm og begge sider af fjorden: Lindholm Strandpark, Aalborg Vestby, Hasseris Bakke, Pigekvarteret, Egholm Færgevej, Mølholm og Hasseris Enge.

Mvh
Karen Gjesing Welinder
Klokkestabelen 12, 9000 Aalborg
+45 21965333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Gjesing Welinder (kgw@bio.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvej-løser ikke de trafikale problemer
Sendt: 07-01-2024 21:41

Trafikforskere har vist, at kun ca 8% af trafikken i E45 tunnellen og broen er ikke-lokal, men langturs.
De vigtigste kommende lokale trafikproblemer består i at få ansatte og patienter frem til den nye Supersygehus, Novi og Aalborg Universitet. Hvem har ansvaret for at løse vores virkelige problemer, når ca 10 mia kr bliver brændt af på Egholm linjen?
Mvh

Karen Gjesing Welinder
Klokkestabelen 12, 9000 Aalborg
+45 21965333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: 3. Rør som mulighed ikke undersøgt nok.
Sendt: 07-01-2024 18:06
Bilag: Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed.pdf;

Bilag grundig argumentation for, at der ikke er undersøgt nok alternativer, og at et 3. rør vil være en realistisk mulighed. Jeg er enig med forfatteren til dette skrift.

Mvh Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

7/1/2024

DET TREDJE RØR BØR IKKE FRAVÆLGES SOM MULIGHED

af Anders Wested, tlf. 20489503

En negativ forrentning på det østlige alternativ med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i Aalborg Byråd 2011 tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt.

Men noget tyder på, at anlægsprisen på den østlige model var *pustet kunstigt op* – og at dette var årsagen til den lave forrentning. Det virker f.eks. ikke let at forstå, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. ved VVM 2006 til hele 5,4 mia. ved 2011.

Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 lavet en model for den østlige linjeføring med to ekstra tunnelrør, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden. Dette krævede en kæmpe udfletning syd for fjorden og ekspropriation af et helt erhvervsområde. Vejdirektoratet fastholdt, at en så stor model var nødvendig.

I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at man kunne nøjes med et enkelt rør under Fjorden, hvorefter retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden eller med andre ord 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning.

Der forelå to modeller til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra lektor, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen. Den første model blev anbefalet af Borgerbevægelsen, hvorfor det var den, som Vejdirektoratet valgte at undersøge. Desværre havde denne model nogle skavanker, der gjorde at den blev forkastet. I stedet lavede Vejdirektoratet selv en model med tre tunnelrør, som kunne fungere rent vejteknisk, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia. Dette tal virker særdeles lavt, men på den baggrund mente Vejdirektoratet altså at kunne fraråde en østlig løsning.

Anker Lohmann-Hansens model med et enkelt ekstra rør så man ikke nærmere på, hvilket vi er mange, der har efterlyst lige siden VVM 2011, se forslaget på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk . Desuden har vi siden 2021 efterlyst en beregning af forslaget om at en frakørsel allerede i Nørresundby mod Aalborg City som foreslået af professor, leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3.

Anker Lohmann-Hansens model er meget slankere end de to modeller for henholdsvis 1 og 2 ekstra rør, der fremkom ved VVM 2011. Man kan se på figuren nederst i dette skrift, hvordan man undgår at ekspropriere hele den ene side af Mineralvej. Denne ekspropriation var muligvis årsagen til den voldsomme fordyrelse?

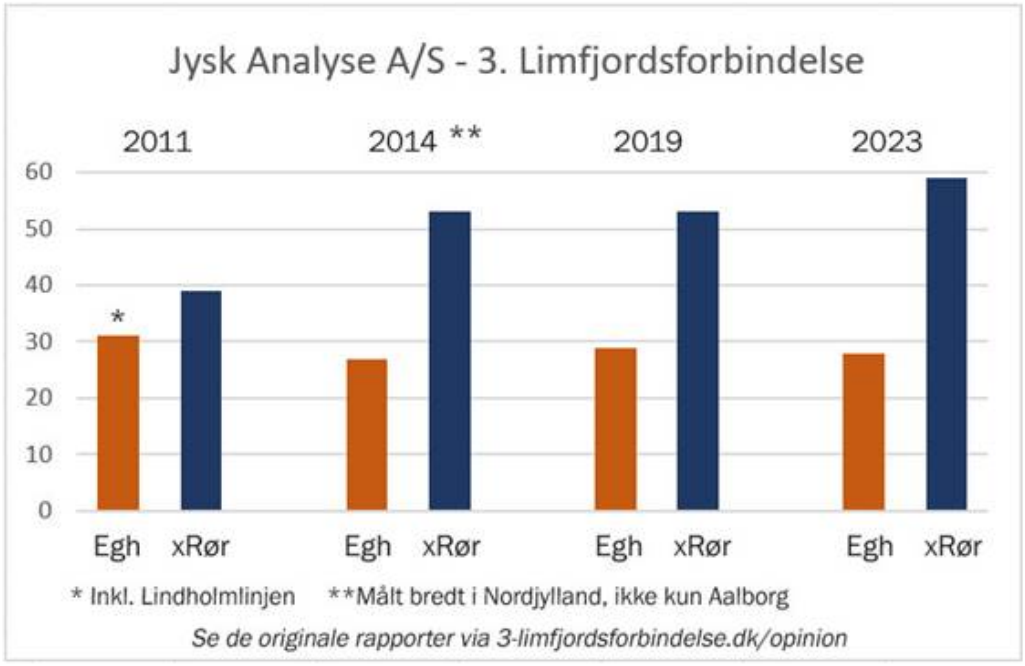
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et ekstra kørespor i hver retning omkring Aalborg. Det havde Anker Lohmann-Hansen og (senere) Otto Anker Nielsen gjort i deres modeller. Med en ekstra kørebane langs Nørresundby samt en ny motortrafikvej fra Vadum, vil de desuden løse problemet i det nordlige Nørresundby, hvor sammenfletningen mellem E45 og E39 giver daglige køer.

I dag er situationen, at der er for lille kapacitet ved Limfjordstunnelen, hvis ikke denne bliver udvidet, uanset om man bygger en motorvej vest om Aalborg. Den tidligere virkelighed er blevet vendt på hovedet – en udvidelse af E45 er den bedste sikring mod køer – især mod Østvendsyssel og Aalborg C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads.

Anker Lohmann-Hansen har beregnet, at hans model koster ca. 4,5 mia. kr. Ca. det samme har professor Otto Anker Nielsen beregnet, at hans model vil koste. Og dette er inklusive udvidelse af E45, stikveje mod City Syd og Vadum. Denne beregning blev foretaget, mens Egholmforbindelsen i kraft af inflationen var steget til ca. 7 mia. kr. i pris. Der er ingen ny beregning fra Vejdirektoratet hverken vedrørende pris eller effekt eller resulterende forrentning for en østlig løsning (E45).

Et meget stort flertal af Aalborgenserne foretrækker en model med ekstra rør nær den nuværende tunnel:

Opinionsundersøgelser foretrækkes via Egholm ell. xRør?



Der er derfor god grund til at undersøge denne løsning bedre. Men stærke politiske kræfter har hidtil lykkedes med at forhindre dette. Da VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse var forældet i 2019, drog Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen til Christiansborg med en gave på 2,5 mio. kommunale kroner til transportminister Ole Birk Olesen - til brug for en ny VVM, som kun måtte indeholde vurdering af den vestlige løsning. Det blev accepteret, og klausulen fremgik af et såkaldt kommissorium. Politikerne har altså ikke bakket op om befolkningens åbenlyse ønsker, det gælder hverken lokalt eller på Christiansborg.

Én ting er anlægsomkostningen, en anden de indtægter, der hører til i regnskabet for et motorvejsanlægs rentabilitet. Hvad angår indtægterne, er trafikantgevinster afgørende. I 2011 befandt man sig langt fra en situation, hvor der var daglig kø ved Limfjordstunnelen. Gevinsten ved anlæg af en ny Limfjordsforbindelse lå derfor primært i, at der blev oprettet en genvej vest om Aalborg mod Aabybro-området. I 2020'erne er de daglige myldretidskøer en realitet, og vi ser nu frem for en lang periode, hvor disse vil blive stadig større. Hovedgevinsten ved en 3. Limfjordsforbindelse opnås derfor ved at få opløst disse køer på E45. Og dette vil begge linjeføringer kunne bidrage til.

Sammenligner vi med regnestykket fra 2011, er der altså både lavere anlægsudgifter til en østlig løsning og nu også store trafikantbesparelser, hvor de før var minimale. Der er brug for en computerkørsel for at vurdere, om ikke en østlig løsning er at foretrække – baseret på dagens trafikmængde og dagens computerprogrammer (Grøn mobilitetsmodel).

En sådan computerkørsel bør man foretage for at undgå en fejlinvestering på op mod 8 mia. kr. til en motorvej via Egholm. Dette er ikke mindst relevant at undersøge i lyset af, at den samfundsøkonomiske gevinst ved Egholmforbindelsen er væltet ned fra ca. 5,5 mia. kr. til ca. 0,5 mia. kr. mellem de sidste to VVM-rapporter.

Når resultatet foreligger, skal man medtænke, at en vestlig Limfjordsforbindelse har en masse negative eksterne effekter, der ikke normalt prissættes men - hvis de blev det – ville give især den vestlige løsning et mere negativt resultat. F.eks. påvirkning af natur, sjældne dyr, støj, asbest, drikkevand. De eksterne effekter skal tænkes med! Meget tyder på, at resultatet vil blive langt bedre for en østlig model som foreslået af Anker Lohmann-Hansen eller Otto Anker Nielsen.

Dertil kommer, at byen undgår den splid, der er mellem det politiske niveau og befolkningen og den negative følelse i forhold til det lokale demokrati og sammenhængskraft, det medfører, især den dag byggeriet begynder i alle de vestlige naturområder. Dette vil ikke gavne en by som Aalborg.

NB: Vejdirektoratet omtaler også emnet "robusthed i systemet", som kan øges med to forbindelser. Hertil må svaret være, at de mange uheld er et problem, men at disse er koncentreret ved sammenfletningen nord fra i Nørresundby og ved Limfjordstunnelen hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen på E45 og skal flette i tunnelen for at komme fra i Nørresundby. Disse to problemer løser man med Anker Lohmann-Hansens og Otto Anker Nielsens modeller. Det er bedre at forebygge uheld end at satse på helbredelse. En forøgelse af antallet af kørespor på E45 vil også forebygge uheld. Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, forekommer over alt på motorvejsnettet, men derfor bygger man jo ikke parallelle motorveje. Dertil kommer, at et ekstra rør jo vil være en mulig omvejskørsel ved problemer i et andet rør.

NB2: Vejdirektoratet skriver også, at trafikafviklingen vil være begrænset af tilslutningsanlæggene til E45. Der tænkes vel, at en fordeling på to motorveje vil være en fordel. Hertil må man bemærke, at der kun trækkes trafik fra det vestligste Hasseris og vestligste Lindholm i retning mod en Egholm-motorvej, hvilket fremgår af Vejdirektoratets kort over trafikale effekter. Forskellen vil ikke være stor.

Herefter følger nogle af sagens dokumenter:

FRA VEJDIREKTORATETS NOTAT TIL VVM-HØRINGEN 2011:

"Foreningen "Den Bedste Vej" er stiftet af en gruppe borgere. Foreningens høringssvar har 3 hovedemner:

1. …

2. …

3. VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter, og de er kommenteret i afsnit 4.2. Foreningen har skitseret et alternativt forslag til en østlig forbindelse – kaldet "Den Bedste Vej" – som efter foreningens vurdering kan afvikle den fremtidige trafik på E45 og samtidig tilgodese den fremtidige udvikling både i Aalborg og i hele Nordjylland. Forslaget kan efter foreningens vurdering etableres for ca. 2,5 mia. kr.

Forslaget "Den Bedste Vej" omfatter 2 hovedetaper. Etape 1 - med forbedret adgang til City Syd m.m. - omfatter en mindre udbygning af E45 syd for Limfjorden, en ny frakørsel til City Syd/Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, Intelligent trafikstyring (ITS) på Høvejen og på Sønderbro/Østre Allé samt ekstra støjværn m.m. på E45. Etape 2 - benævnt Elbtunnelløsningen - omfatter etablering af en østligere

tunnel end forudsat i VVMredegørelsen, med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det nuværende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør samt ændret udformning af Mariendalsmølle Indføringen.

Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske vurderinger af forslaget "Den Bedste Vej". Vejdirektoratet har endvidere anmodet Aalborg Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning om en udtalelse vedrørende forslaget.

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker til forslaget bl.a., at der ved valg af Østforbindelsen som løsning for en 3. Limfjordsforbindelse skal tilvejebringes en løsning, der er robust i forhold til trafikvæksten og i forhold til hændelser på vejnettet. Det anses for tvivlsomt, om forslaget "Den Bedste Vej" kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik. Forvaltningen bemærker endvidere, at det af hensyn til trafikafviklingen er vigtigt, at der bibeholdes en lokal og regional forbindelse til Nørresundby fra E45 via Nørresundbygrenen.

Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen en række bemærkninger til de foreslåede om- og udbygninger af det kommunale vejnet.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den kapacitetsmæssige restlevetid for tunnelløsningerne vurderes at være ca. 6-9 år efter 2020.

Vejdirektoratet anser på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet.

Vejdirektoratet har desuden foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning, ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet vurderer endvidere, at der som i VVM-redegørelse vil være behov for at udbygge E45 fra 4 til 6 spor mellem Sønderbro Indføringen og Øster Uttrup Vej, og fra 6 til 8 spor nord for Limfjorden, op til Motorvejskryds Vendsyssel. Vejdirektoratet skal til det skitserede forslag endvidere bemærke, at en forlægning af Mineralvej mod øst vil blive placeret meget tæt ved Rørdal Kirke. Vejdirektoratet vurderer, at de samlede anlægsudgifter til en løsning med et tunnelrør til reversibel trafik og udbygning af E45 i 2011-priser vil være i størrelsesordenen ca. 4,7 mia. kr. Til sammenligning er de samlede anlægsudgifter til den i VVM-redegørelsen beskrevne Østforbindelse med en ny paralleltunnel med 2x3 spor opgjort til ca. 5,4 mia. kr.

Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget "Den Bedste Vej" ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne. Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at forslaget "Den Bedste Vej" indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse."

FRA HØRINGSNOTAT 2021:

"Alternativer til Egholmlinjen

I et stort antal høringssvar ønskes det, at der undersøges en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen, som efter mange borgeres mening vil løse de nuværende og forventede kommende trængselsproblemer. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse. Flere mener i forlængelse heraf, at nye boligområder både nord og syd for fjorden vil medføre øget trafik, som med fordel kan føres via en udvidelse af den

eksisterende forbindelse fremfor yderligere at belaste trafikårerne på tværs af Aalborg. På baggrund heraf efterspørger flere borgere en særlig VVM-undersøgelse for en østlig forbindelse, og mange udtrykker utilfredshed med, at den opdaterede VVM-undersøgelse ikke inkluderer en østlig forbindelse.

…

Vejdirektoratets bemærkninger

En nærmere vurdering af såvel nye vejprojekter som kollektive alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Det gælder ligeledes forslaget om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen. Hvad angår sidstnævnte, så blev der i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse i 2011 fremsendt et borgerforslag kaldet 'Den Bedste Vej'. Det var tænkt som et billigt alternativ til Vejdirektoratets forslag til udbygning af E45 (som i VVM-undersøgelsen blev kaldt Østforbindelsen).

Hovedelementet i 'Den Bedste Vej' - benævnt Elbtunnelløsningen - omfattede etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVM-undersøgelsen med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det eksisterende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør.

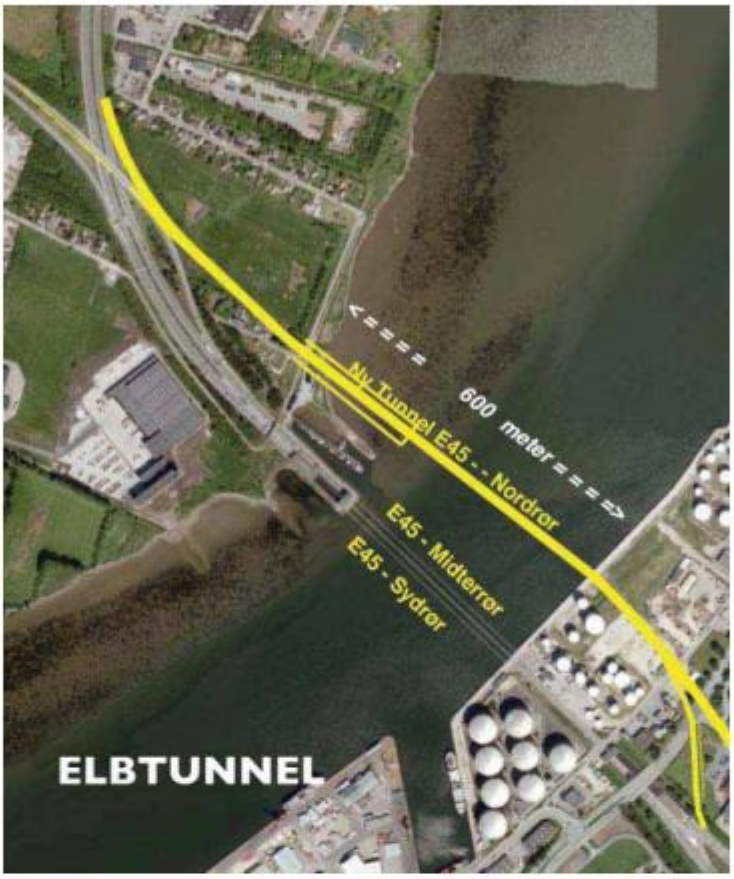
Vejdirektoratet foretog en skitsemæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelløsning ville være ca. 6-9 år efter 2020. Vejdirektoratet anså på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en begrænset restkapacitet. Med andre ord vurderede Vejdirektoratet, at forslaget ikke var en tilstrækkelig fremtidssikret løsning.

Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet fastholdt på den baggrund vurderingen af, at der ville være behov for at udbygge E45 med ekstra spor både syd og nord for Limfjorden.

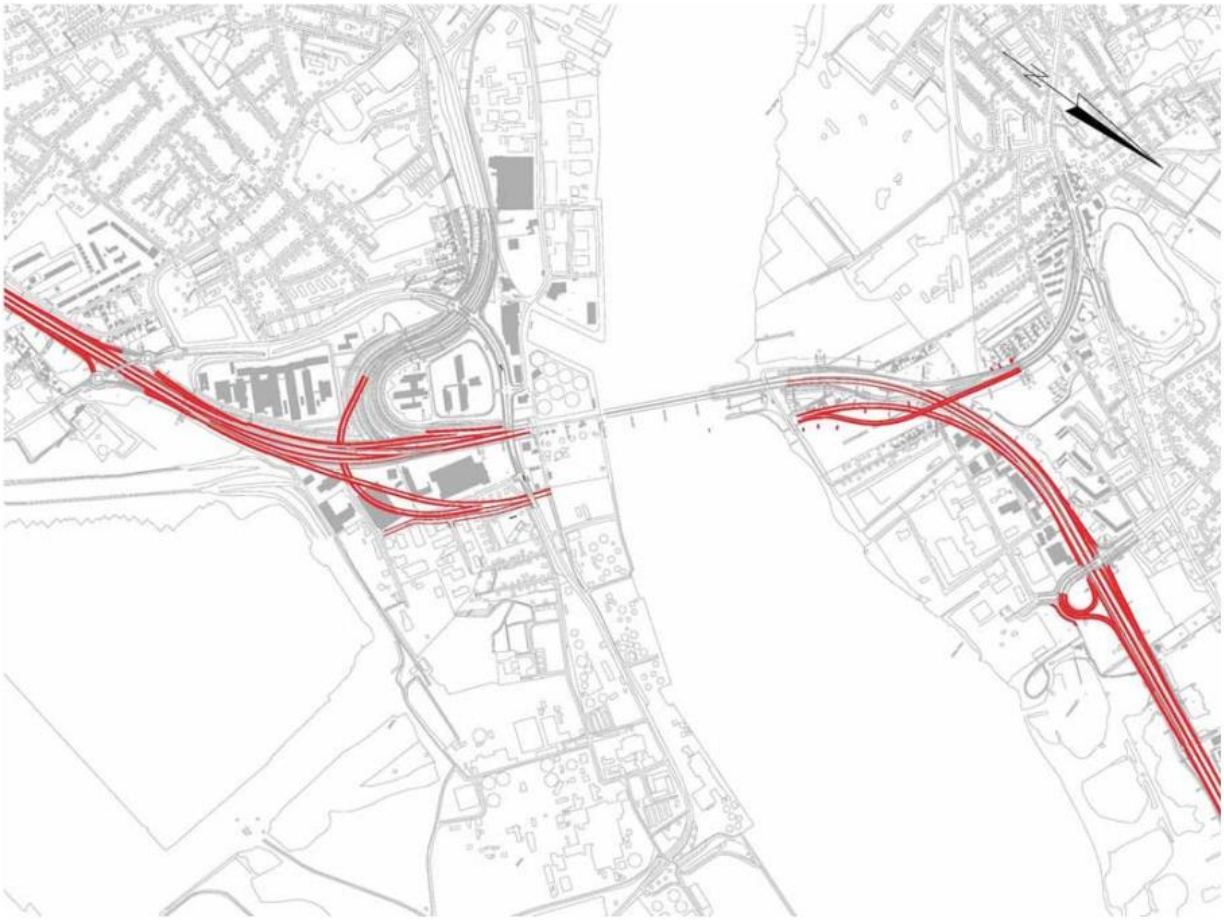
Det er endvidere blevet endnu tydeligere end i 2011-undersøgelsen, at bedre fremkommelighed forudsætter en udbygning af hele korridoren omkring Aalborg, idet Limfjordstunnelen ikke er eneste begrænsende faktor for trafikafviklingen. Trafikafviklingen i korridoren er i høj grad begrænset ved sammenfletning af E39 og E45 ved motorvejskryds Vendsyssel samt af de øvrige E45-tilslutningsanlægs indflettende trafikstrømme."

Visualisering af Den Bedste Vejs forslag ved Limfjordstunnelen



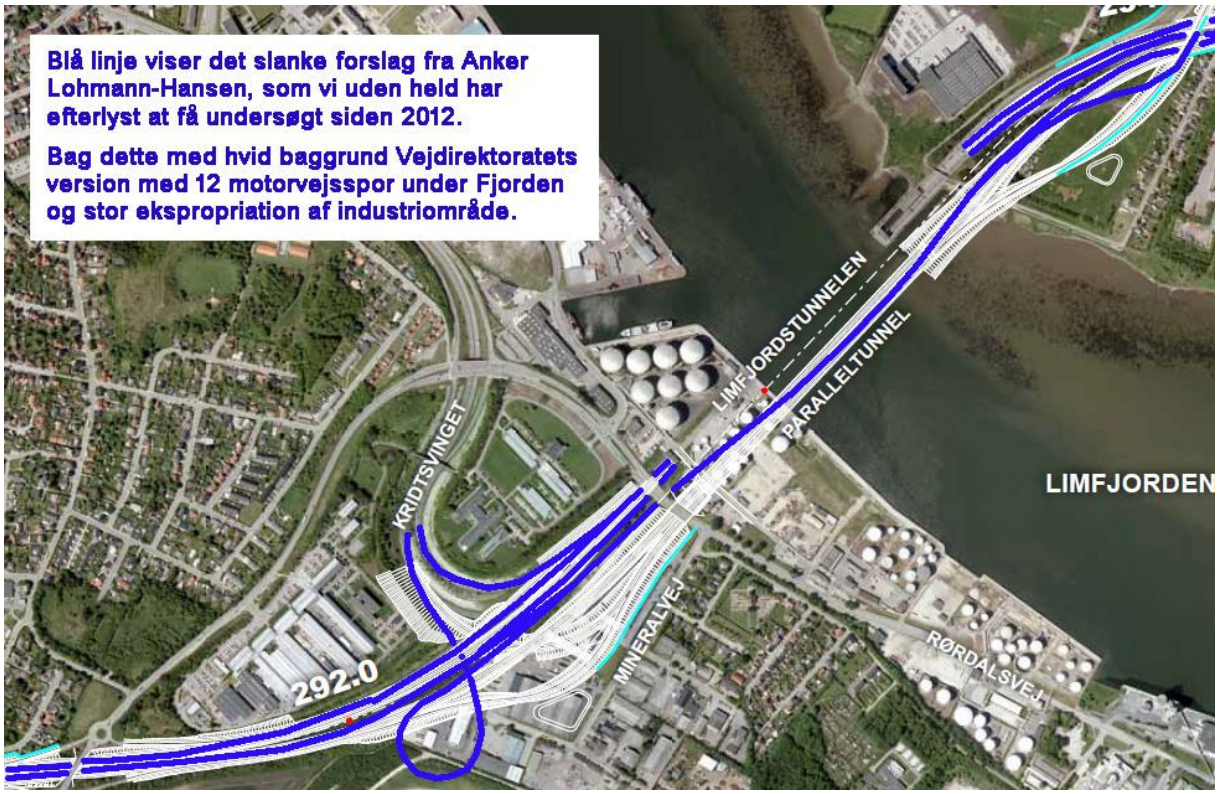


Efterfølgende skitse er medtaget bagest i VVM 2011 høringsnotatet uden titel, men dette er sandsynligvis Vejdirektoratets skitse til løsning med et enkelt rør.



Forslaget med 12 kørespor under Fjorden som indgår i VVM 2011.




Blå linje viser det slanke forslag fra Anker Lohmann-Hansen, som vi uden held har efterlyst at få undersøgt siden 2012.
Bag dette med hvid baggrund Vejdirektoratets version med 12 motorvejsspor under Fjorden og stor ekspropriation af industriområde.
LIMFJORDSTUNNELEN
PARALLELTUNNEL
KRIDTSVINGET
LIMFJORDEN
MINERALVEJ
RØRDALSVEJ
292.0

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birgitte Rode (br@soundbranding.com)
Titel: Høringssvar Miljøkonsekvensrapport ved. Den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 12:41

Jeg ønsker at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative østlige løsninger også undersøges, da dette ikke er sket ved de seneste opdaterede VVM-rapporter.

Det er en fejl, at der ikke er taget højde for de menneskelige miljøkonsekvenser i form ødelagt adgang til bynære rekreative områder, som ødelægges med stor udledning af CO2 og fjerner menneskers muligheder for adgang til naturen, både i engarealerne, ved vandmiljøet ved Aalborg Havn, på øen Egholm og ved 'Verdens Ende.

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ser ud til at være blevet et prestigeprojekt et
politisk flertal har stirret sig blind på, på trods af, at det ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen
eller tunnelen.

Samtidigt bliver samtlige klima-, natur- og miljøhensyn tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme
Aalborg inde mellem to motorveje.

Nyere tal og beregninger bekræfter, at en østlig løsning er en bedre, billigere og mere borgerstøttet løsning end en vestlig Egholmmotorvej.

En vestlig Egholmmotorvej:

- Er
det dyreste projekt ift. alternativerne i øst

- Har
en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst

- Løser
ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen

- Har
en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst

- Har
en øget oplevet støjpåvirkning ift. alternativerne i øst

- Har

en ringere uheldsreduktion end alternativerne i øst

Har
en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitet/Universitetshospitalet mv.

Har
en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst.

De bedste hilasner/Best Regards

Birgitte Rode
Kirkegårdsgade 3
9000 Aalborg
www.soundbranding.com
br@soundbranding.com
+45 40 36 64 62
+45 39 40 64 60

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: DAVIDSEN Daniel (ddavidsen@systra.com)
Titel: Høringssvar: Angående anlægslov om en 3. limfjordsforbindelse. Alternativt forslag til en 3. limfjordsforbindelse - Ådalsforbindelsen
Sendt: 06-01-2024 21:53
Bilag: Ådalsforbindelsen - Forslag til 3 limfjordsforbindelse - version 4.pdf;

Kære Transportminister

Som høringssvar til anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm fremsender jeg hermed et alternativt forslag til en 3. limfjordsforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 ved afkørsel 21 Nørresundby N.
Jeg har brugt i omegnen af 100 timer på at granske, hvor den mest effektive forbindelse for flest mulige trafikanter kan anlægges, med blik for samtidigt at værne om Aalborgs og Nørresundbys natur og miljø.

Aalborg kommune har indvilliget i at sponsorere 600.000.000 kr. til en eventuel anlæggelse af en Egholmforbindelse. Egholmforbindelsen er placeret således at stort set ingen i Aalborg kommune vil have incitament for at benytte sig af denne vej.
Hvis Egholmforbindelsen bliver en realitet, så bør staten og de omkringliggende kommuner omvendt sponsorere 600.000.000 kr. årligt til Aalborg kommune som dækning for de udgifter, der kommer til at blive for tabt herlighedsværdi af adskillige tusinde boliger og rekreative områder, samt indlæggelser, sygemeldinger og tabt arbejdsevne for alle de borgere, der bliver syge af depression, dårligt drikkevand og støjgener heraf.
Dokumentet med beskrivelse, argumentation og visualisering af mit forslag til en 3. limfjordsforbindelse er vedhæftet som PDF-fil.

Håber at forslaget vinder ræson og opbakning fra Transportministeriet, til at stemme for iværksættelse af en økonomisk og samfundsmæssig beregning, samt miljøvurdering af dette, frem for en Egholmforbindelse.

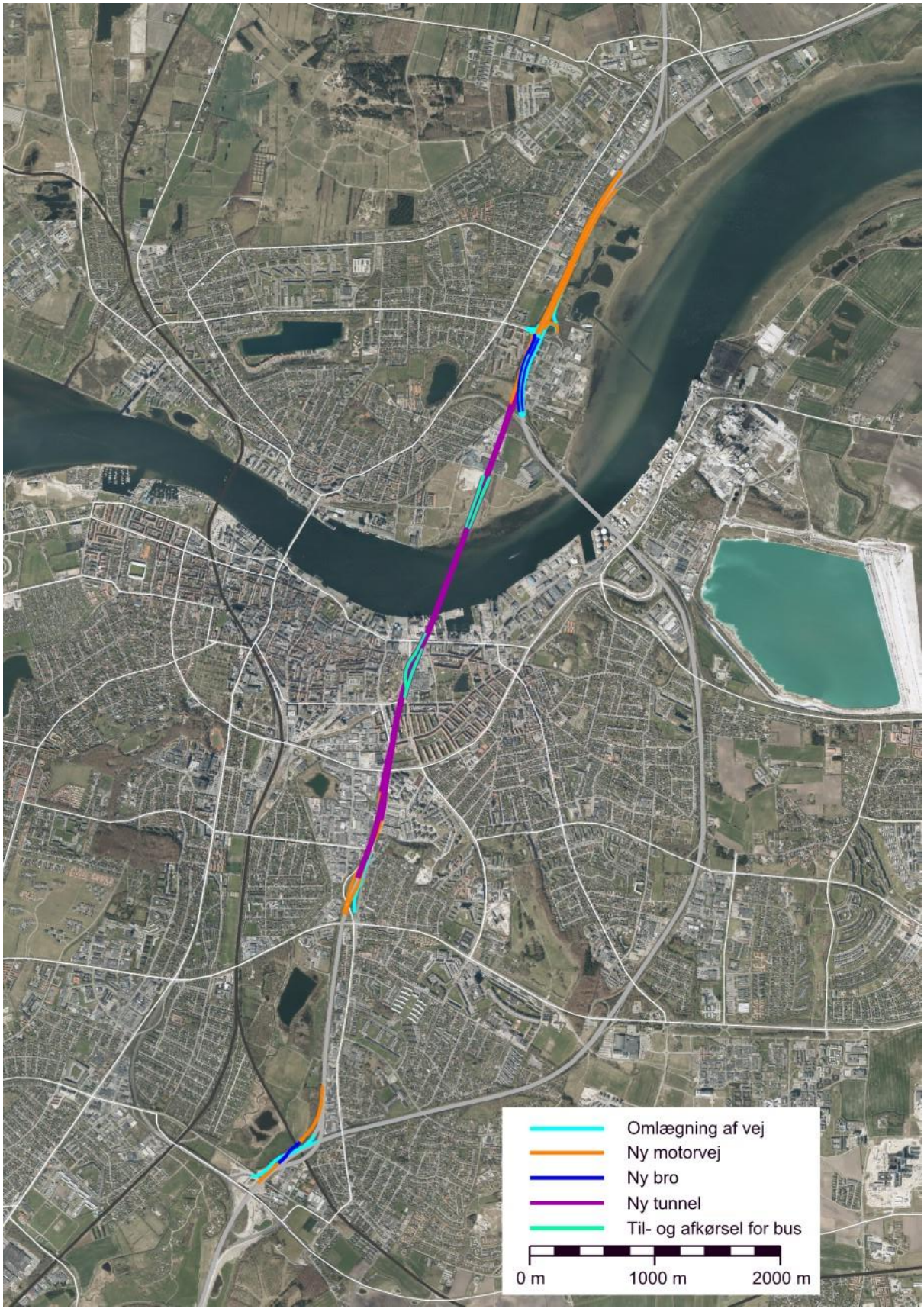
Med venlig hilsen og godt nytår

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg

==========
This message has been scanned for malware. This message and any attachments (the "message") are confidential, intended solely for the addressees, and may contain legally privileged information. Any unauthorised use or dissemination is prohibited. E-mails are susceptible to alteration. Neither our company or any of its subsidiaries or affiliates shall be liable for the message if altered, changed or falsified.
==========
Ce message a ete verifie et ne contient pas de programme malveillant. Ce message et toutes les pieces jointes (ci-apres le "message") sont confidentiels et susceptibles de contenir des informations couvertes par le secret professionnel. Ce message est etabli a l'intention exclusive de ses destinataires. Toute utilisation ou diffusion non autorisee est interdite. Tout message electronique est susceptible d'alteration. Notre societe et ses filiales declinent toute responsabilite au titre de ce message s'il a ete altere, deforme falsifie. O
==========

Ådalsforbindelsen

Forslag til linjeføring af en 3. limfjordsforbindelse, hvor den kollektive trafik er indtænkt.



Dette forslag til en 3. limfjordsforbindelse er udtænkt og udarbejdet af:

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg, den 16.01.2022

I mit virke som landmålingstekniker har jeg arbejdet på mange vejprojekter, og har generelt interesse for infrastruktur. Jeg er født og opvokset i Aalborg og har meget lokalkendskab til byen og oplandet. Jeg har derfor været enormt optaget af at udtænke en optimal løsning på spørgsmålet om en 3. limfjordsforbindelse, der både tilgodeser bilister og buspassagerer, som føler sig frustrerede i trafikken, og lokalbefolkningen der værner om det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder. Forslaget har mig bekendt ikke tidligere været belyst eller fremlagt for offentligheden. Således vil forslaget givetvis være en øjenåbner for mange, der har fulgt debatten gennem årene. Mit forslag vil være en Ådalsforbindelse, som udgør en tunnelforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 i Nørresundby. I forslaget tages dog forbehold for, at der endnu ikke foreligger økonomiske beregninger på Ådalsforbindelsen.

Flere beslutningstagere har lagt sig fast på anlæggelse af Egholmforbindelsen, en motorvej mellem motorvej E39 ved Vestbjerg nord for Limfjorden, og motorvej E45 ved Dall syd for Limfjorden. Den er projekteret til at forløbe vest om Nørresundby og Aalborg, og tage en bue ud over øen Egholm. Men findes der virkelig ikke en anden løsning, som bredt og balanceret tilgodeser både de frustrerede bilister, der sidder i massiv kø i morgentrafikken, og som samtidigt værner om naturen og miljøet?

Det mener jeg er muligt med Ådalsforbindelsen, som vil tilgodese en stor del af borgerne i regionen:

- Bilister sydfra og nordfra på motorvej E45, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister nordfra på motorvej E39, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det østlige Vendsyssel, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det vestlige Vendsyssel, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Bilister fra det østlige Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det centrale Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Borgere i det vestlige Aalborg og det vestlige Nørresundby, samt resten af Nordjylland, der ønsker at bevare de naturskønne og unikke rekreative områder, hvor Egholmforbindelsen er projekteret til at forløbe.

De største temaer og hensigtsmæssige mål med anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse er:

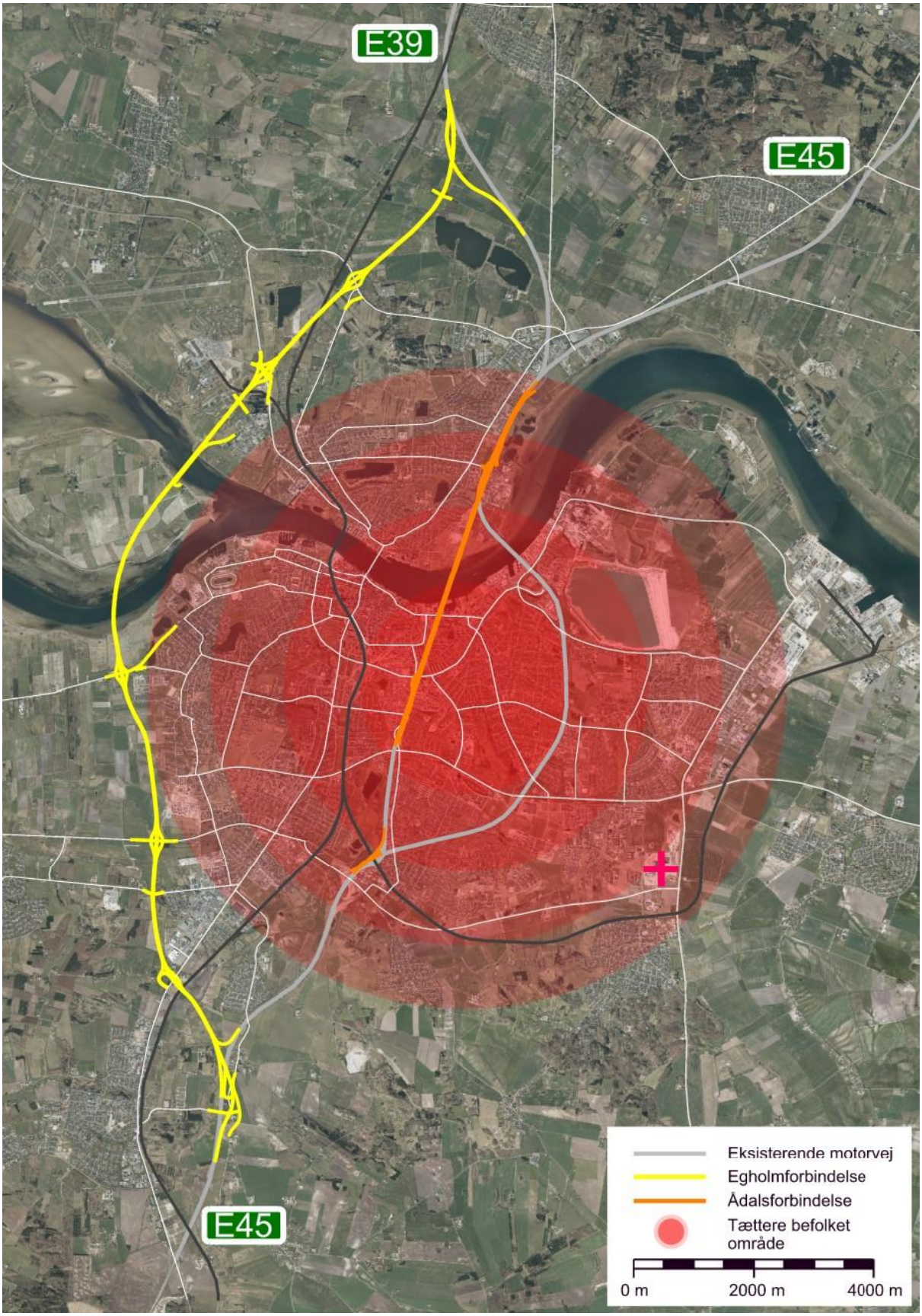
1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst.
2. Den trafikale sårbarhed og fordeling af trafik ved uheld og vejarbejde.
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister.
4. Effektivitet for erhvervslivet.
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening.
6. Smarte løsninger for den kollektive trafik og sammenhængskraft på tværs af fjorden.

1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst

Langt størstedelen af bilisterne, der krydser fjorden, har enten formål med at køre til eller fra Aalborg og Nørresundby, eller at køre ad motorvej E39 eller motorvej E45 i nord- sydgående retning. Så jo længere mod vest eller øst for Aalborg man vælger at opføre en supplerende forbindelse, jo mindre trafikal effekt og dermed mindre økonomisk gevinst vil den give. Jo tættere mod centrum af Aalborg man udtænker en forbindelse, jo sværere er det dog at finde korridorer at forbinde med motorvejsnettet, og jo flere indbyggere risikerer man at spolere tilværelsen for med støj og synet af tung trafik. Ådalsmotorvejen kan ses som en korridor til at forbinde motorvej E45 nord for fjorden med motorvej E45 syd for fjorden, forbundet ved at anlægge en tunnel. Ådalsforbindelsen forløber dermed som motorvej hele vejen, i en lige linje og centralt gennem Aalborg, hvilket gør ruten hurtigst, kortest og mest attraktiv for flest mulige bilister. Således giver Ådalsforbindelsen den største trafikale effekt og økonomiske gevinst.

2. Den trafikale sårbarhed og fordeling ved uheld og vejarbejde

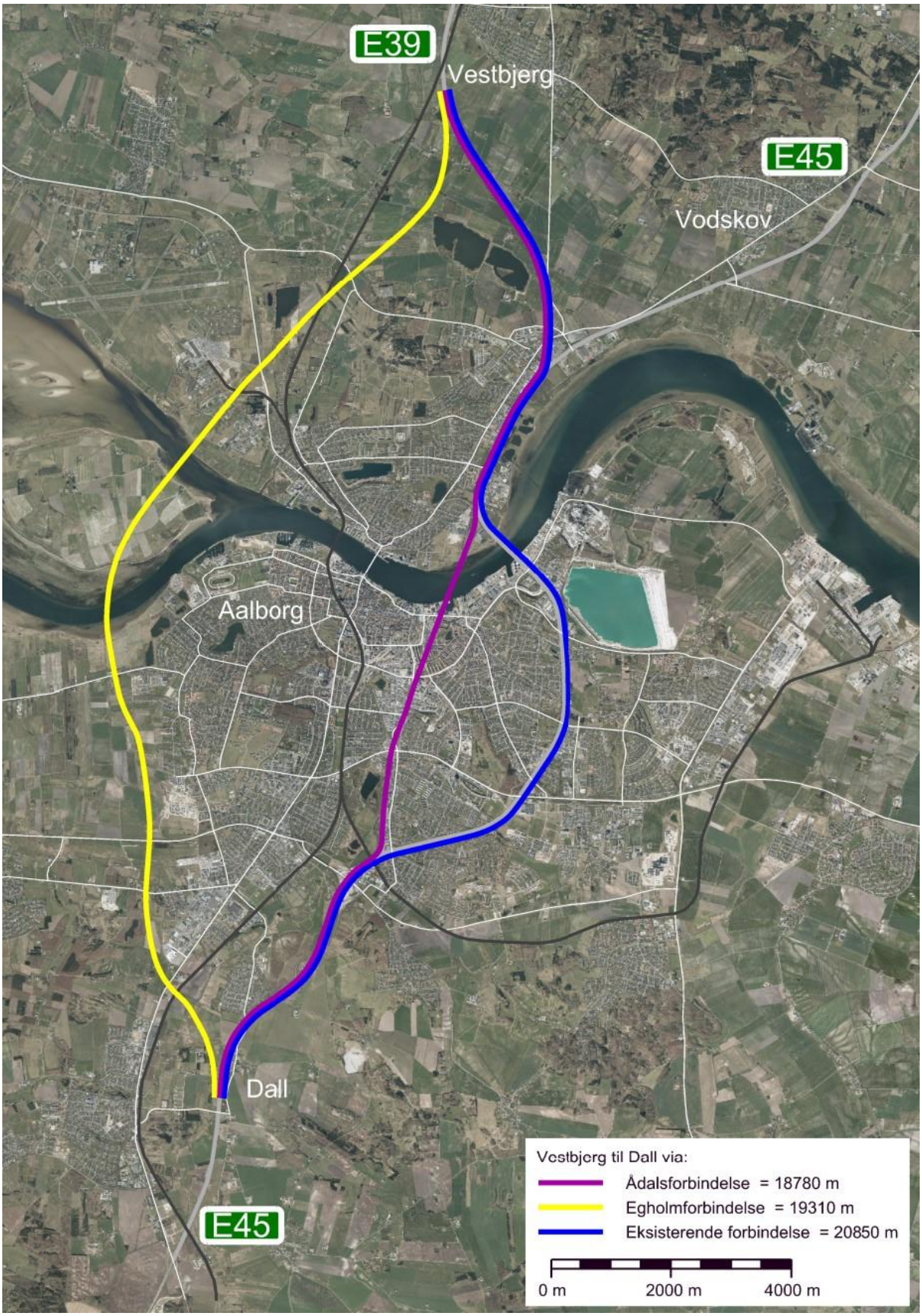
I tilfælde af at Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er lukket, eller der opstår trafikuheld, vil Ådalsforbindelsen være nem at blive dirigeret over til, som alternativ til at krydse fjorden. Den ligger optimalt placeret lige mellem Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen, hvad end man er østvendt eller vestvendt eller kører ad motorvej E39 eller motorvej E45. Egholmforbindelsen vil være et akkurat tåleligt alternativ for bilister, der bor i det aller vestligste Aalborg, hvis Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er midlertidigt lukket. Men den ligger så langt mod vest, at den vil blive en stor omvej for østvendte bilister til og fra for eksempel supersygehuset, virksomhederne og universitetet i Aalborg øst, samt E45 nord for fjorden.



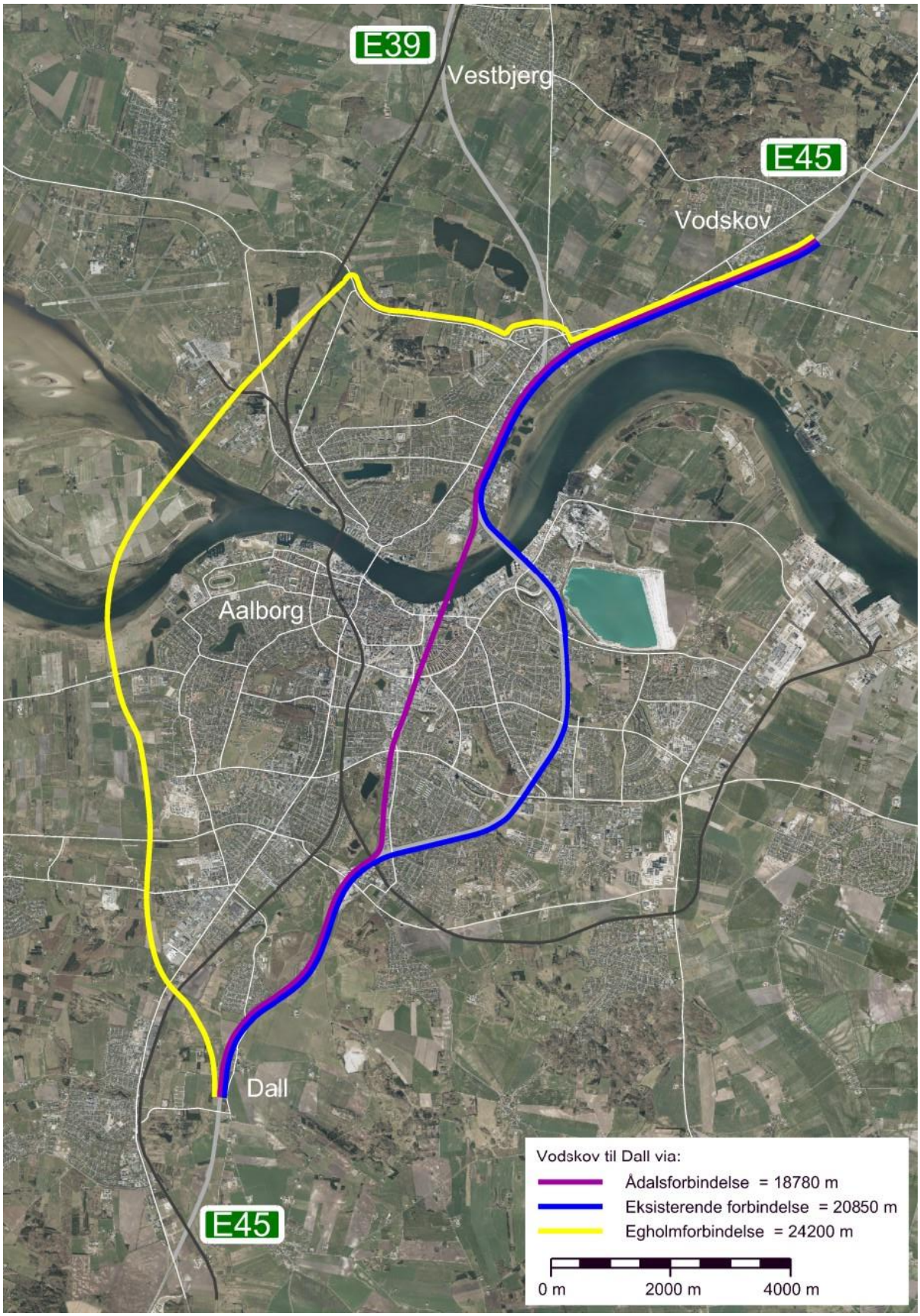
Størstedelen af borgerne i Aalborg og Nørresundby, samt de bilister, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby, vil ikke have incitament til at køre en kæmpe bue ud og bruge Egholmforbindelsen. Ådalsforbindelsen vil være et:

- Hurtigere og nemmere alternativ for mange, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Hobrovej og Vesterbro over Limfjordsbroen.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Sønderbro og Østre Allé gennem Limfjordstunnelen.

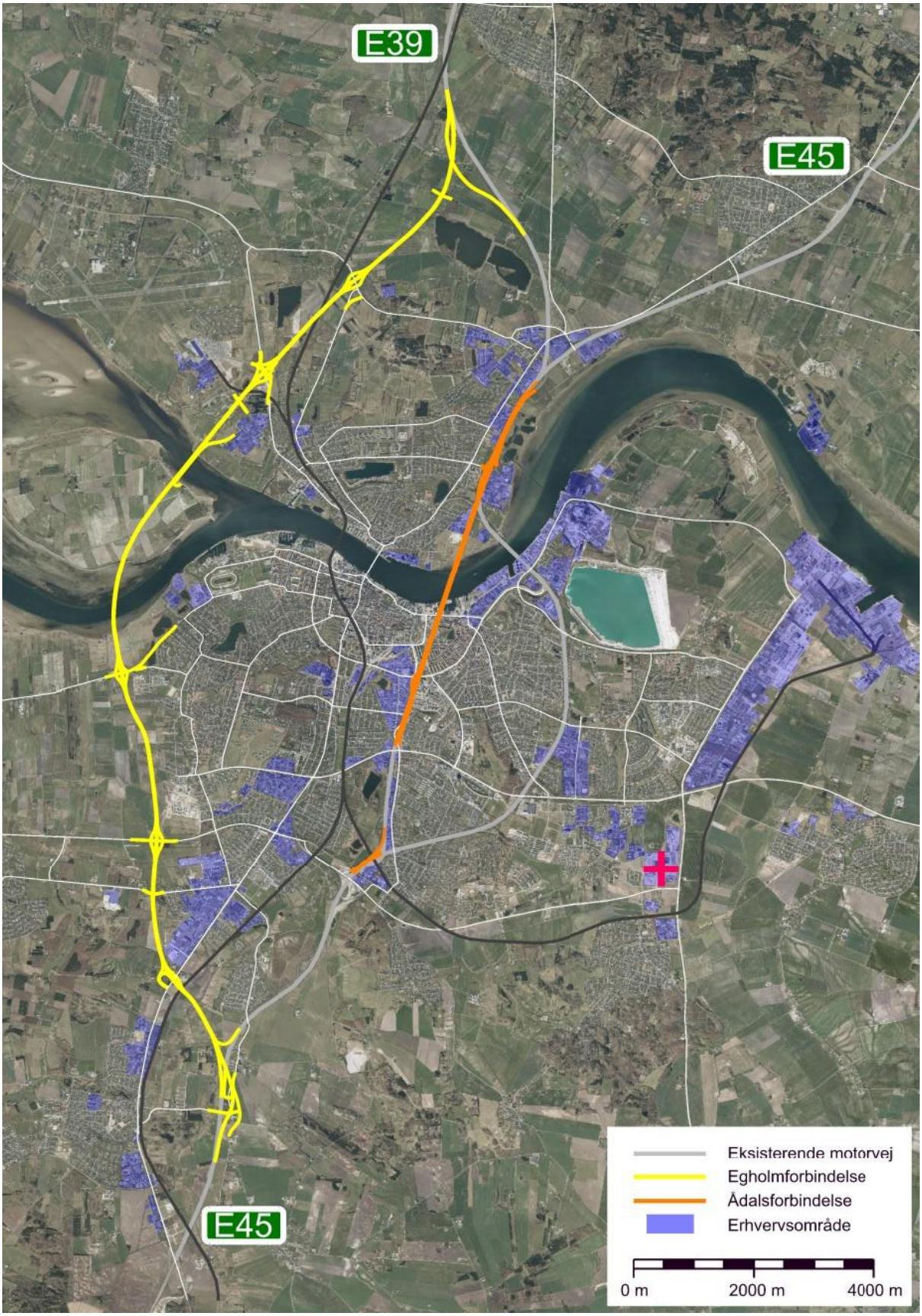
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister



Jo bedre trafikken glider og jo kortere bilisterne har til deres destination, jo bedre og billigere er det både samfundsøkonomisk, miljømæssigt og for de pågældende bilisters tilfredshed. Motorvej E39 og motorvej E45 driver den største andel af bilisterne på tværs af Limfjorden, og i særdeleshed lastvognstrafikken. Ser man på strækningen mellem Vestbjerg og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 500 meter kortere end Egholmforbindelsen, og godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen.



Ser man på strækningen mellem Vodskov og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen, og godt 5400 meter kortere end Egholmforbindelsen. Dette illustrerer, at Egholmforbindelsen kun giver en besparelse for nogle af de vestvendte trafikanter og motorvej E39. Ådalsforbindelsen giver dermed en miljømæssig og samfundsøkonomisk besparelse både for trafikken til og fra motorvej E39 og for trafikken på motorvej E45 samt øvrige bilister i Vendsyssel, der krydser fjorden.



4. Effektivitet for erhvervslivet

Mange virksomheder og iværksættere nord for fjorden efterspørger en infrastruktur, der sikrer en glidende og effektiv trafik. En infrastruktur, som befordrer gunstige forhold for konkurrencedygtighed og attraktive forhold for investorer, arbejdstagere og kunder i hele regionen. En effektiv 3. limfjordsforbindelse vil bidrage til en mere glidende trafik på tværs af fjorden, ved at aflaste de to eksisterende limfjordsforbindelser. Dette gælder delvist ved en Egholmforbindelse, men i særdeleshed ved en Ådalsforbindelse. Jf. de øvrige argumenter her i dokumentet, vil der samlet set være flere pendlere, der får reduceret kørselstiden med en Ådalsforbindelse fremfor en Egholmforbindelse. Det er attraktivt og strategisk at opføre virksomheder tæt på motorvej. Derfor vil der sikkert ikke gå længe, før myndigheder og investorer finder på at udstykke ejendommene

omkring EgholmforbindelsEn til erhvervsområde, hvis den bliver realiseret. Dette vil naturligvis gøre det relativt nemt for nogle af de ansatte på disse virksomheder at komme på arbejde. Men det smadrer og forurener miljøet på enormt mange parametre og berører enormt mange indbyggere. Og spørgsmålet er, om borgerne i Aalborg, Nørresundby og resten af Nordjylland vil nyde gavn af en støjende motorvej, synet at buldrende trafik og virksomheder på den ellers naturskønne og rekreative egn, hvor Egholmmotorvejen er projekteret til at forløbe? Hovedparten af de nuværende virksomheder i Aalborg og Nørresundby befinder sig netop strategisk i nærheden af de eksisterende motorveje. Derfor er det mest optimalt at aflaste trafikken i nærheden af de nuværende erhvervsområder. En Ådalsforbindelse vil bringe mange bilister hurtigere til og fra arbejde i Aalborg, Nørresundby og på tværs af fjorden til hele regionen, samt aflaste både Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen. Bilisterne i morgen- og eftermiddagstrafikken ad Ny Nibevej bliver sikkert ikke glade for endnu et lyskryds ved til- og frakørslerne, plus den ekstra trafik, der kommer til at blande sig, hvis Egholmmotorvejen bliver realiseret.

5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening

Ådalsforbindelsen udgør ca. 5 km anlæg af ny motorvej. Egholmforbindelsen udgør ca. 20 km nyt motorvejsanlæg. Det fortæller en del om, hvor mange ressourcer, der forholdsvis ligger i at anlægge og vedligeholde den ene forbindelse frem for den anden. Ådalsforbindelsen kommer kun til at kræve ganske få strimler af areal til ekspropriering. Egholmforbindelsen anlægges overjordisk, hvilket kræver ekspropriation af enormt meget areal. Dens overjordiske anlæg vil medføre auditiv og visuel støj i et bredt bælte over hele den 20 km lange strækning. Den vil ødelægge synet af solnedgangen og naturen for alle, der plejer at nyde området. Den hyppige vestenvind vil blæse støjen fra trafikken forstærket ind over Aalborg og Nørresundby. Spørgsmålet er, om de besøgende og potentielle tilflyttere, som kommer forbi egnen, hvor Egholmforbindelsen er planlagt til at blive anlagt, får lyst til at besøge byen igen eller at flytte til byen, når de opdager, hvor meget værdi Egholmforbindelsen har ødelagt af Aalborgs og Nørresundbys unikke naturskønhed og rekreative områder i vest? Ådalsforbindelsen anlægges primært underjordisk i tunnel. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på motorvej E45 mellem Gug og Limfjordstunnelen, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på mange centrale veje i Aalborg, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen.

6. Smarte løsninger for den kollektive trafik og sammenhængskraft på tværs af fjorden

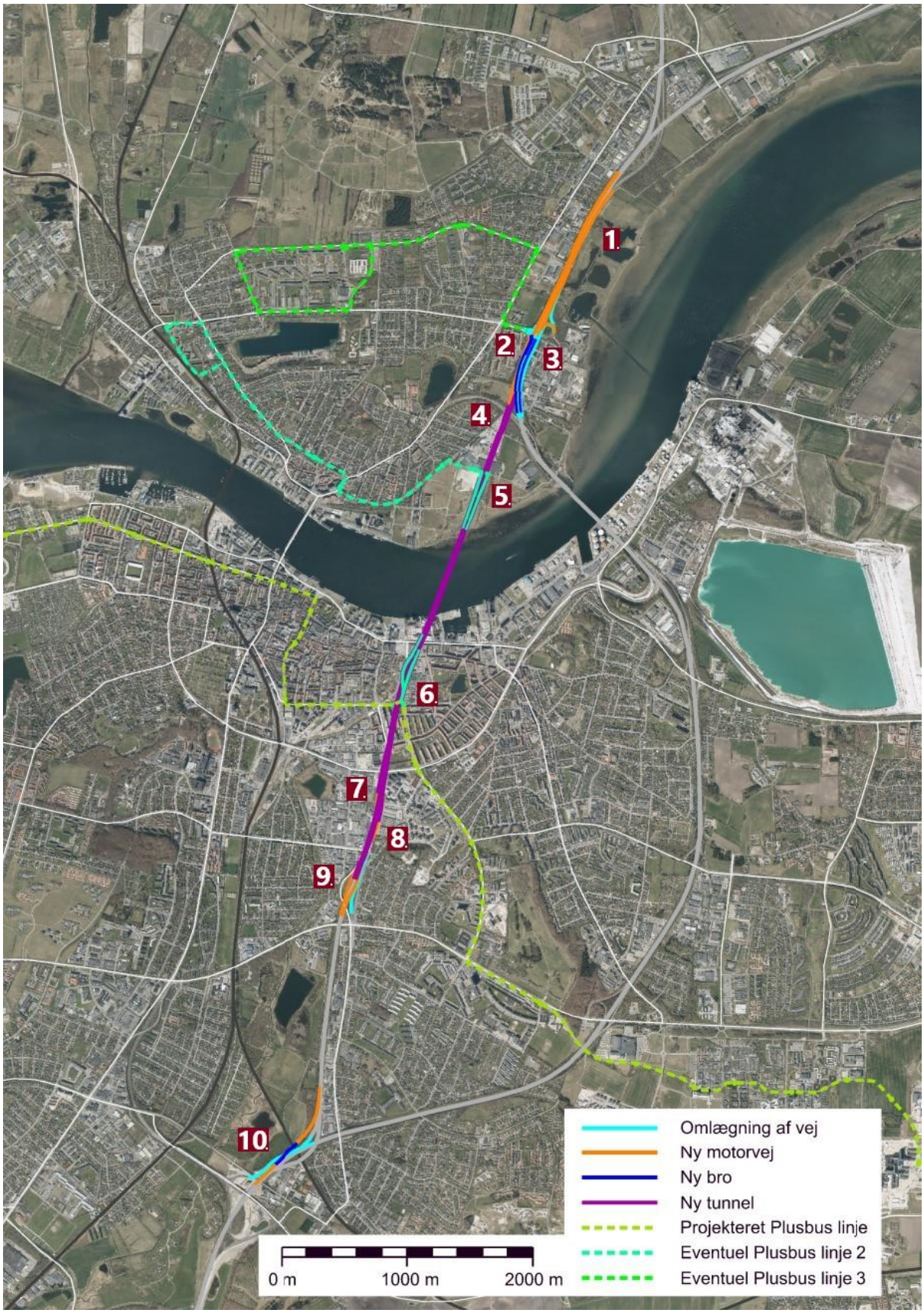
Aalborgs nye investering i kollektiv trafik er Plusbus konceptet, hvor hovedfærdselsårer på tværs af byen bliver indrettet med dedikerede busbaner, så det bliver attraktivt og hurtigere at transportere sig med bus mellem bydelene. Ådalsforbindelsen forløber centralt gennem Stigsborg Brygge i Nørresundby, som er en bydel under stor udvikling med nye boligkvarterer. En direkte linje via Stigsborg Brygge til det centrale Aalborg ved Karolinelunden vil danne en større sammenhængskraft og fleksibilitet for borgerne i Aalborg og Nørresundby. En attraktiv, nem og hurtig linje til resten af Aalborgs og Nørresundbys områder med handel, uddannelse, arbejdspladser, parker, kulturtilbud, fritidsaktiviteter og det øvrige kollektive transportsystem. Ådalsforbindelsen vil kunne yde større effektivitet i den kollektive trafik mellem Vendsyssel og Aalborg. Politi, ambulancer og beredskabsvæsen vil få en lynhurtig færdselsåre over Limfjorden via Ådalsforbindelsen. Den vil være et rigtigt godt supplement til de eksisterende forbindelser, eller et effektivt alternativ, hvis der er problemer på de to øvrige forbindelser. Se hvilken gigantisk omvej politi, ambulancer og beredskab skal ud på, hvis de skal anvende Egholmforbindelsen.

Således opfylder Ådalsforbindelsen alle de vigtigste mål med en 3. linjeføring på tværs af Limfjorden, og overgår Egholmforbindelsen på alle disse punkter:

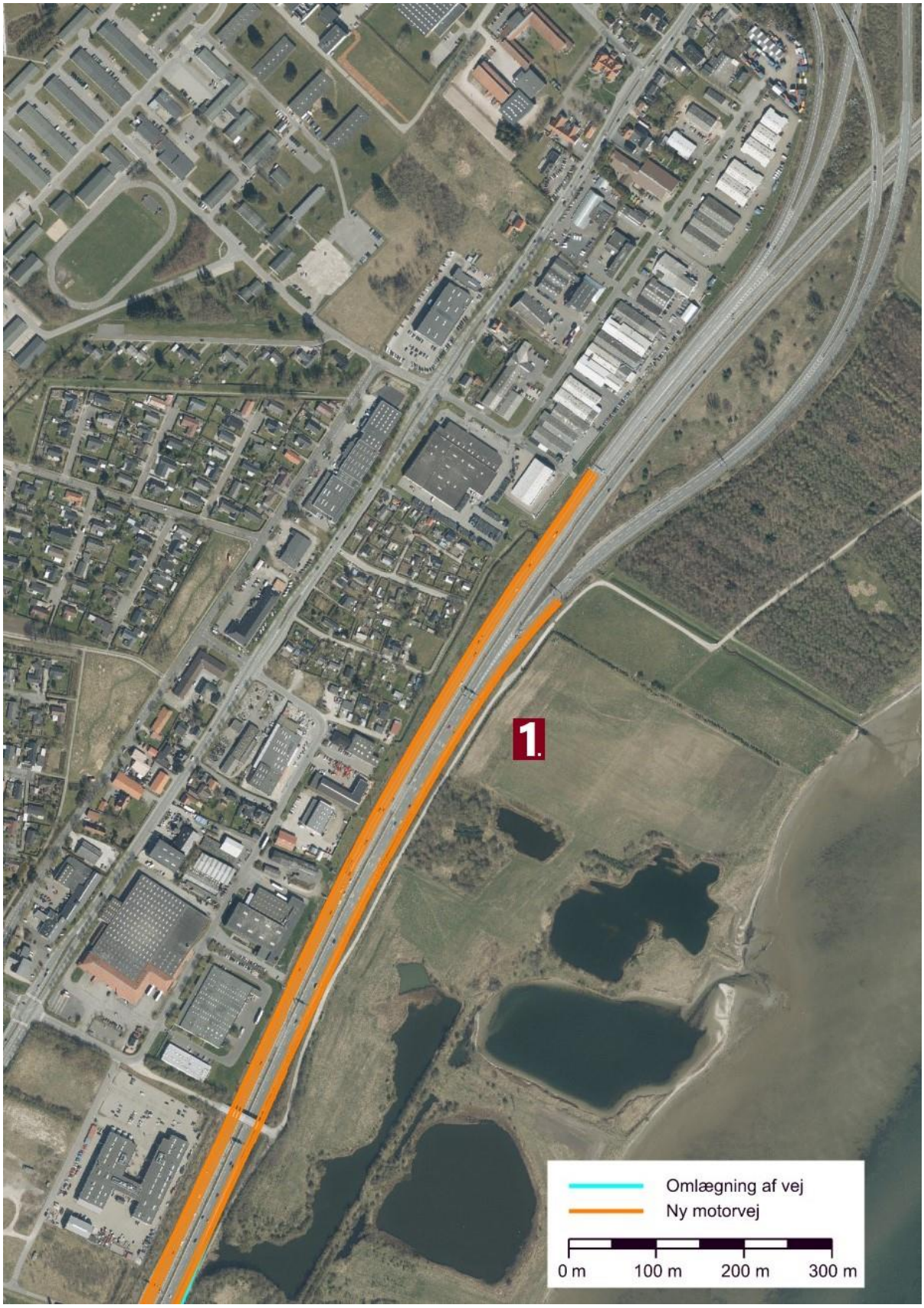
- Den mest optimale afvikling, aflastning og fordeling af langt størstedelen af trafikken på tværs af Limfjorden og i Aalborg.
- Det mest optimale alternativ for langt størstedelen af bilisterne på tværs af Limfjorden, hvis der opstår problemer ved Limfjordstunnelen eller Limfjordsbroen.
- Den mest direkte rute for langt størstedelen af bilisterne på tværs af Limfjorden, med 2 km besparelse og dermed stor reduktion af CO2-forbruget.
- Den mest optimale plan for et effektivt og naturvenligt erhvervsliv.
- Den mest støjreducerende og naturbeskyttende løsning.
- Den mest effektive linjeføring til kollektiv trafik på tværs af fjorden.

Sådan som Nordjylland er indrettet geografisk, bymæssigt og infrastrukturmæssigt, kan det ikke betale sig at bygge bro eller tunnel over fjorden, langt fra Aalborg, Nørresundby og de eksisterende motorveje. Dels fordi det vil være et relativt mindretal, der vil få gavn deraf, og fordi det vil ødelægge alt for meget natur. Den bedste økonomiske løsning for effektivisering af den østvendte, vestvendte og diagonale trafik i de mindre befolkede distrikter vil være at skabe bedre hovedveje og indfaldsveje for dem.

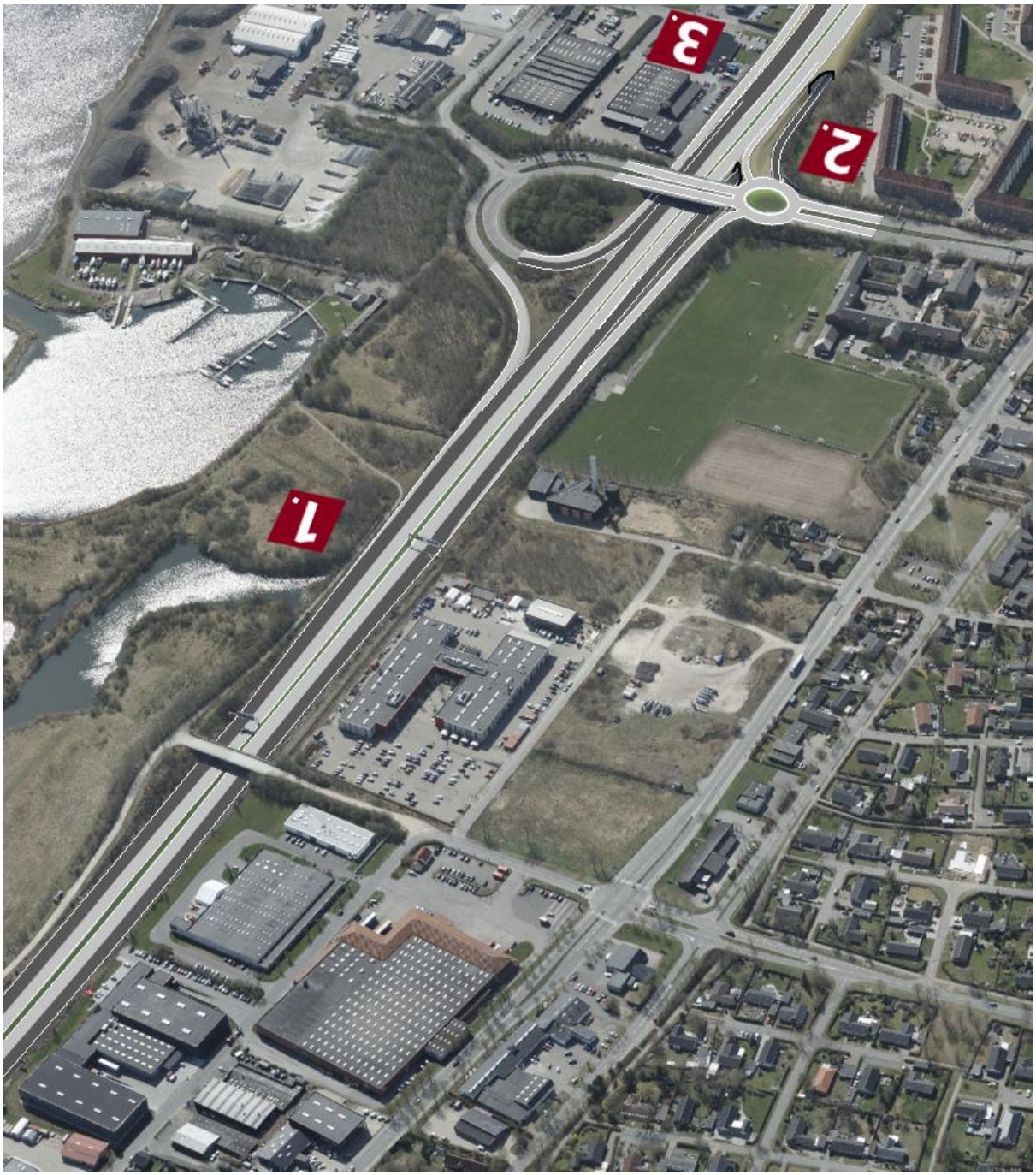
Herunder præsenteres en mere detaljeret visualisering og beskrivelse af Ådalsforbindelsen:



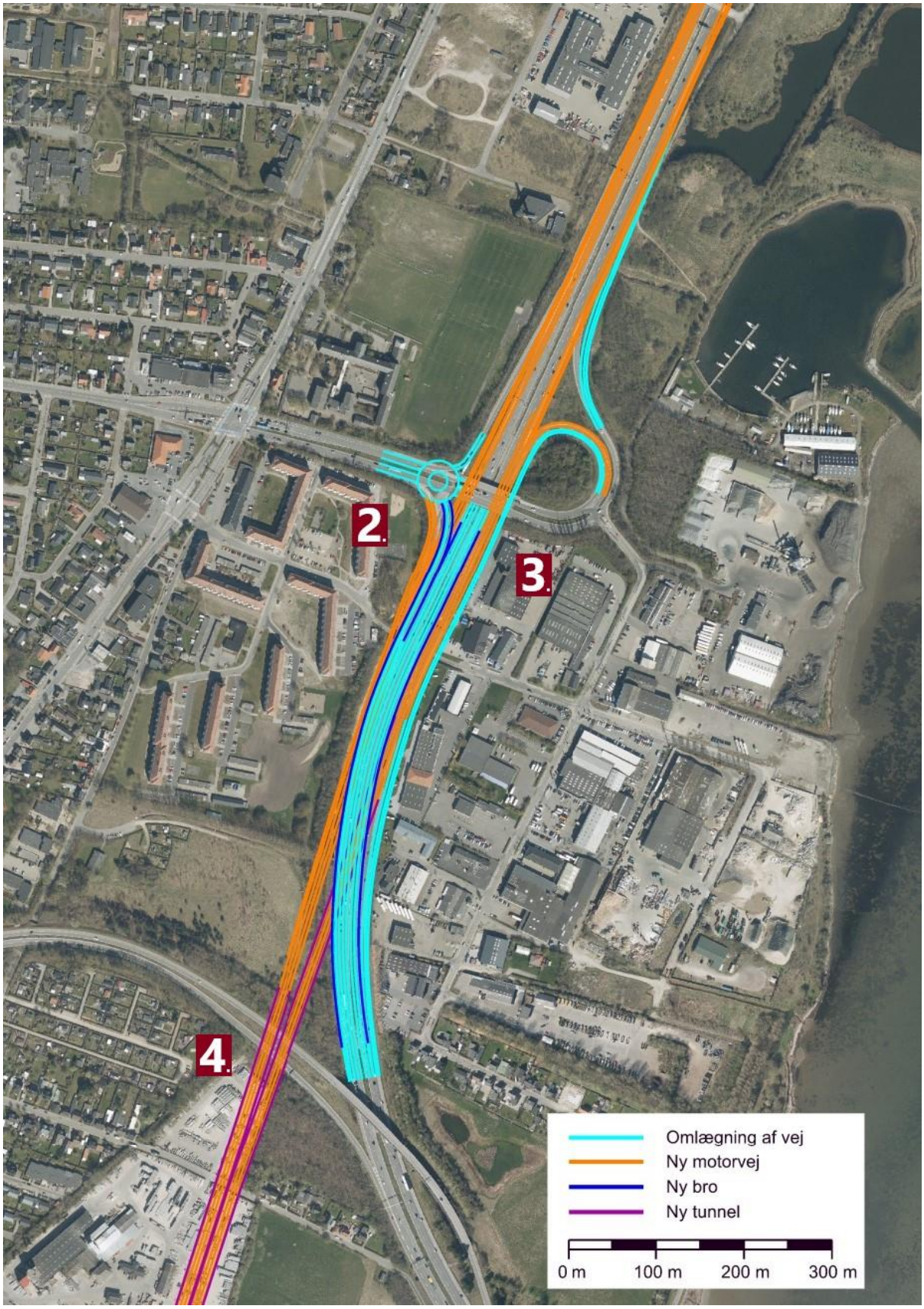
Kort over Ådalsforbindelsens samlede anlæg og referencenumre til knudepunkter undervejs på strækningen. Ruten for den kommende Plusbus linje gennem Aalborg er indtegnet. Ådalstunnelen krydser Plusbus linjen ved Karolinelunden, hvilket kan åbne for en kobling med et Plusbus system på tværs af fjorden. Byfortætning på Nørresundbysiden med udbygning af Stigsborg Brygge kommer til at spæde flere trafikanter til byen. Ådalsforbindelsen kan indrettes smart med spor, tilkørsler og afkørsler tilegnet den kollektive og lokale trafik mellem Nørresundby og Aalborg. Med Plusbus systemet gennem Ådalstunnelen afløses den tvivlsomme og pladskrævende idé med at lave Plusbus linje over Limfjordsbroen af en effektiv og aflastende model på alle linjer.



Kort over motorvej E45 ved afkørsel 10 Høvejen. Syd for denne afkørsel udvides der med 1 spor i både nordgående og sydgående side (1.), frem til afkørsel 21 Nørresundby N. Således vil der alt i alt være 4 spor i både nordgående og sydgående side: 2 spor i hver side, som skal forbinde til Ådalstunnelen mod syd, og motorvej E39 mod nord. 2 spor i hver side, som skal forbinde til Limfjordstunnelen mod syd, og motorvej E45 mod nord.



Skråfoto set mod syd mellem afkørsel afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 21 Nørresundby N. 4 sporet motorvej i begge sider (1.) 2 spor drejer fra den eksisterende motorvej E45 i sydgående side, som fører til Ådalstunnelen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber 3 spor sydgående. Fra rundkørslen føres desuden en tilkørsel til de sydgående spor mod Ådalstunnelen, så der også herfra forløber 3 spor sydgående. I den nordgående side føres der henholdsvis 1 spor fra Ådalsforbindelsen til afkørsel 21 Nørresundby N, samt 1 spor fra Limfjordstunnelen til afkørsel 21 Nørresundby N.



Kort over motorvej E45 mellem afkørsel 22 Nørresundby C og afkørsel 21 Nørresundby N. Sydfra fletter de 3 nordgående spor fra Ådalstunnelen ind under motorvej E45, hvoraf 2 af sporene lægger sig til 2 nordgående spor fra motorvej E45, så der alt i alt føres 4 spor videre nordpå, som senere splitter op ved afkørsel 10 Høvejen. Det 3. nordgående spor fra Ådalstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N. Det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N (3.). 2 sydgående spor drejer fra den eksisterende motorvej E45, som skal føre til Ådalsforbindelsen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber

3 spor sydgående. De 3 andre sydgående spor føres ned i Ådalstunnelen lige før de passerer til- og frakørsel 22 Nørresundby C (4.).



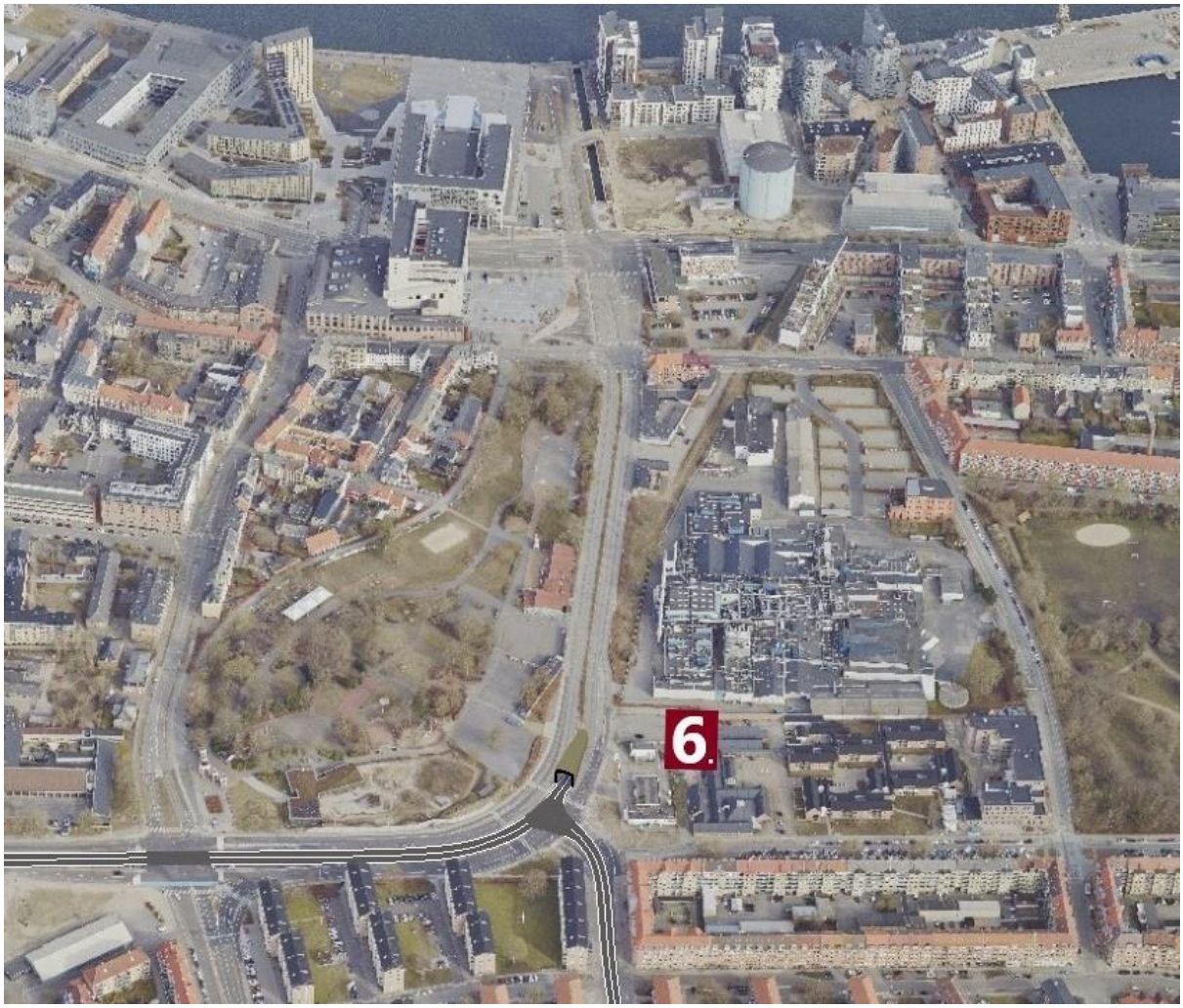
Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før. Øverst til højre i billedet ses afkørsel fra Ådalstunnelen for busser, udrykningskøretøjer samt lokale bilister fra Stigsborg Brygge og det øvrige østlige Nørresundby (5.).



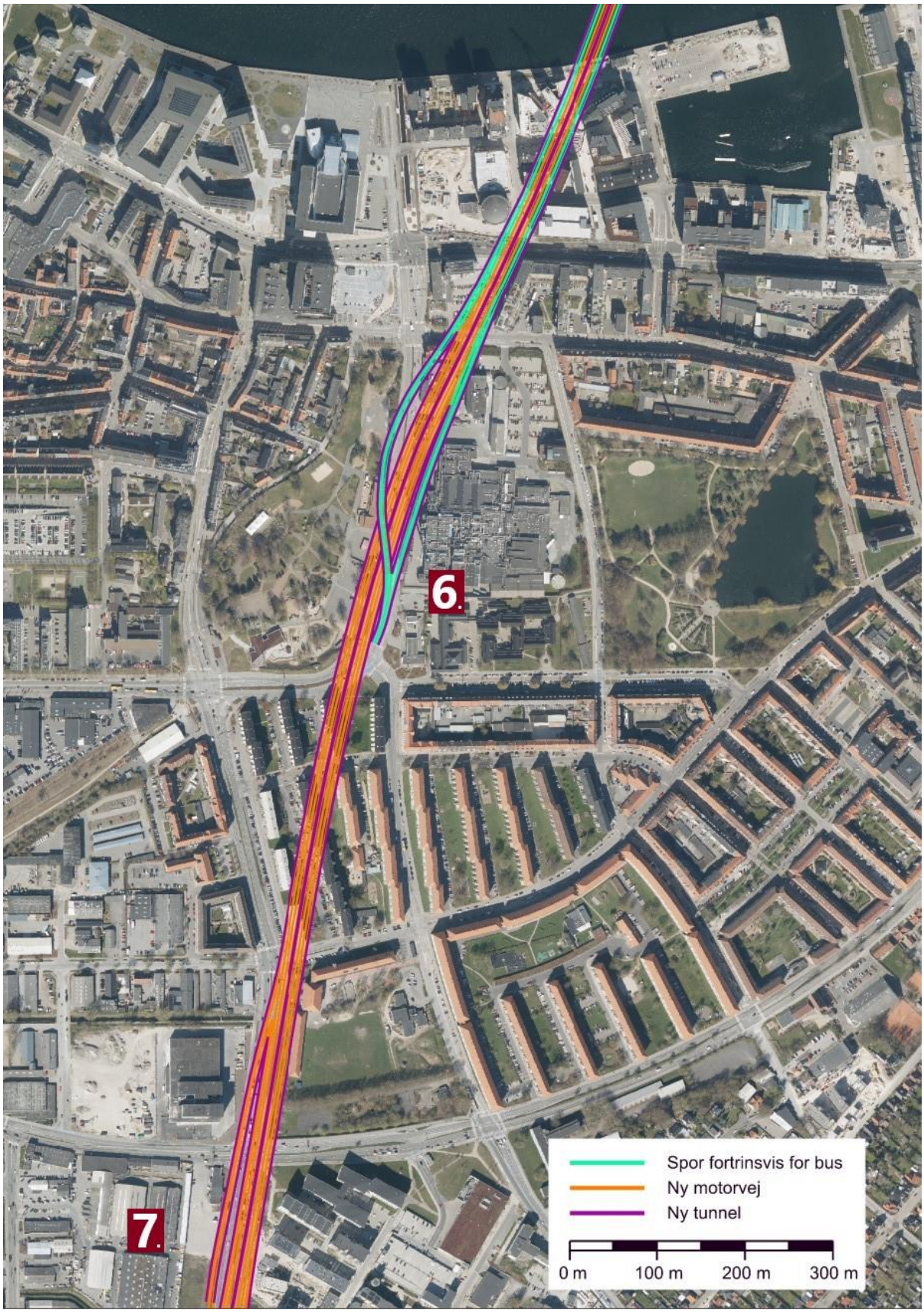
Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Stigsborg Brygge og Limfjorden. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser, udrykningskøretøjer samt lokale bilister fra Stigsborg Brygge og det øvrige østlige Nørresundby (5.). Fremtidsplanen for Stigsborg Brygge er afbilledet. Her ses det, at der ikke er planer om at opføre bebyggelse på arealet, hvor linjeføringen for Ådalstunnelen forløber.



Skråfoto set mod sydvest med fremtidsplanen for Stigsborg Brygge illustreret. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser, udrykningskøretøjer og lokale bilister fra Stigsborg Brygge og det øvrige østlige Nørresundby (5.).



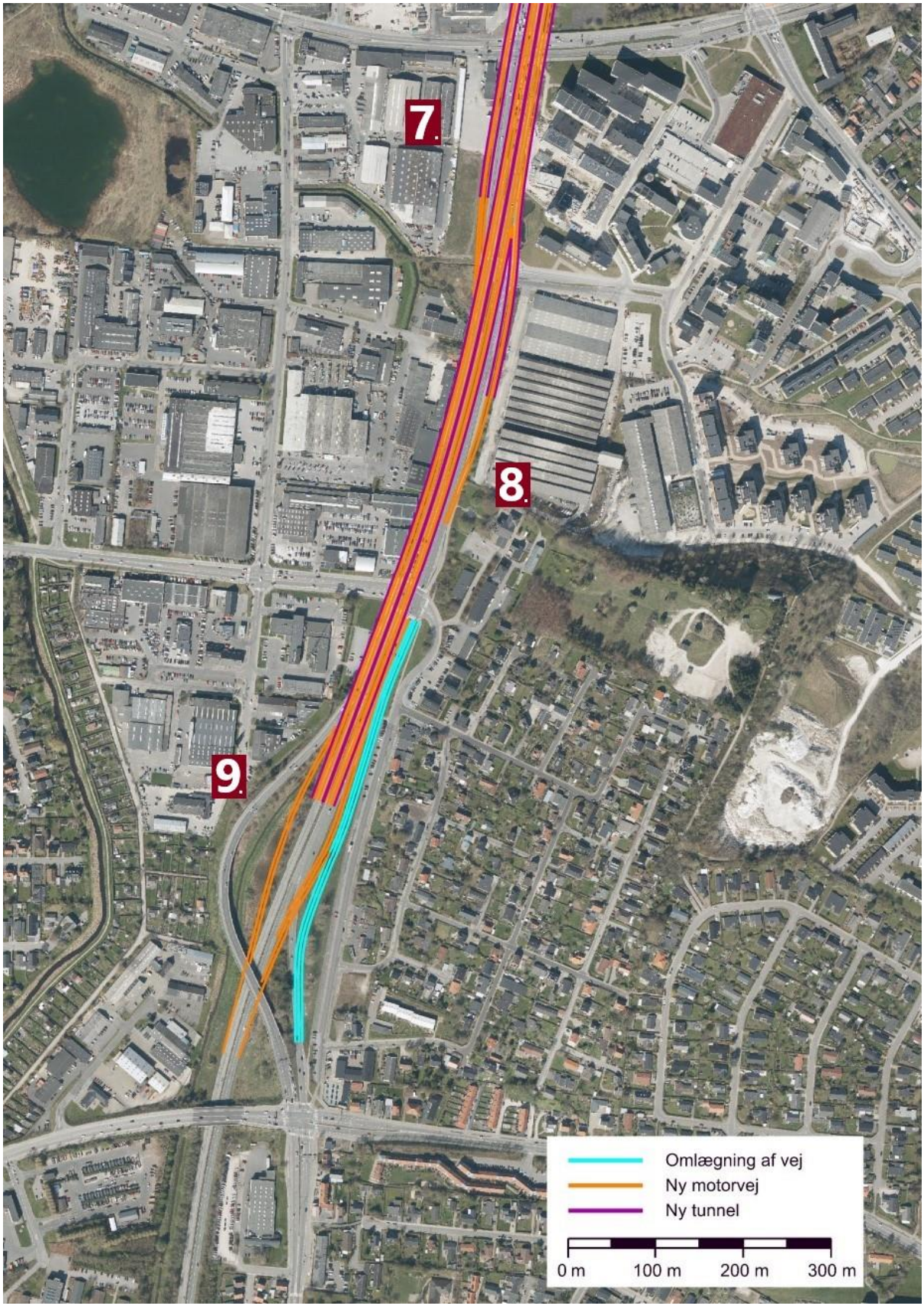
Skråfoto set mod nord. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser og udrykningskøretøjer fra det centrale Aalborg til Stigsborg Brygge, det øvrige østlige Nørresundby, eller længere nordpå ad motorvej E39 / motorvej E45 (6.). Her kan busser, der kommer nordenfjords fra, nemt fortsætte ad Plusbus-banerne vest på til Aalborg banegård og Aalborg centrum, eller sydøst på til Universitetet og Supersygehuset i Sønder Tranders. Udrykningskøretøjer kommer hurtigt og uhindret nordenfjords.



Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Østre Havnegade kvarteret og Øgade kvarteret. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser og udrykningskøretøjer til og fra det centrale Aalborg til Stigsborg Brygge, det øvrige Nørresundby, eller ad motorvej E39 / motorvej E45 (6.). Her kan nordenfjords busser nemt fortsætte ad Plusbus-banerne vest på til Aalborg banegård og Aalborg centrum, eller sydøst til Universitetet og Supersygehuset i Sønder Tranders. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (7.).



Skråfoto set mod nord med afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (7.). Denne afkørsel gør det nemt for bilister nord for fjorden at køre til det centrale Aalborg ved Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal. Der anlægges en tilkørsel til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.), såvel som det gør det nemt for bilister fra Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal at køre nordenfjords. Kørebanerne på Sønderbro, vest for Frydendal og Eternitten, omlægges for at gøre plads til afkørsel (7.) og tilkørsel (8.).



Kort over Ådalstunnelens sydlige tilkørsler og afkørsler. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (7.). Tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (8.) Omlægning af Sønderbros kørebaner vest for Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (9.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Skråfoto set mod nord med tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (8.) Omlægning af Sønderbros kørebaner udfor Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (9.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Kort over omlægning og udvidelse af sammenfletningen mellem motorvej E45 og Ådalsmotorvejen ved det sydvestlige Gug (10.). Der anlægges en dæmning med 2 spor fra Ådalsmotorvejen i sydgående side, som skal flette sammen med motorvej E45. Dæmningen med de 2 spor skal føres over jernbanen og dernæst over 2 sammenførte spor fra Ådalsmotorvejen og motorvej E45, som skal udgøre afkørsel 28 Aalborg S til Egnsplanvejen. Formålet er at skabe en gnidningsfri sammenfletning mellem Ådalsmotorvejen og motorvej E45 og afkørsel 28 Aalborg S.



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Ådalsforbindelsen i tal:

- 4,20 km nordgående tunnelrør, som forløber fra den nordlige ende af Ådalsmotorvejen før krydset ved Ny Kærvej, til 0,35 km før afkørsel 21 Nørresundby N. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel 0,23 km efter Ny Kærvej i Aalborg. Herfra er strækningen i tunnel på 3,73 km og med 3 spor. Før da forløber tunnelen med 2 spor og 1 nødspor. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel ved Karolinelundsvej, som er beregnet til bustrafik og udrykningskøretøjer. Nordgående tunnelrør har en afkørsel ved Stigsborgvej. På store dele af strækningen vil man kunne grave tunnelen og afdække oppe fra terræn, fremfor at bore tunnel.
- 4,00 km sydgående tunnelrør, som forløber fra afkørsel 22 Nørresundby C, til den nordlige ende af Ådalsmotorvejen i Aalborg. På store dele af strækningen vil man kunne grave tunnelen og afdække oppe fra terræn, fremfor at bore tunnel.
  Sydgående tunnelrør har en afkørsel, som udmunder 0,45 km før Ny Kærvej. Frem til da er strækningen i tunnel på 3,27 km og med 3 spor. De resterende 0,73 km i tunnelen forløber med 2 spor og 1 nødspor. Sydgående tunnelrør har en tilkørsel ved Stigsborgvej. Sydgående tunnelrør har en afkørsel ved Karolinelundsvej, som er beregnet til bustrafik og udrykningskøretøjer.
- 1,40 km med 1 ekstra spor i hver side af motorvej E45 mellem afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 22 Nørresundby C.
- 1,00 km med 2 ekstra spor på dæmning og bro i sydgående retning af Ådalsmotorvejen i overgangen til motorvej E45 og Egnsplanvejen, for at optimere sammenfletningen.
- 0,65 km af den eksisterende motorvej E45 hæves på strækningen mellem afkørsel 21 Nørresundby N og afkørsel 22 Nørresundby C, så Ådalsforbindelsen kan føres under og flette sammen med E45 og afkørsel 21 Nørresundby i både nordgående og sydgående retning.
- Ny rundkørsel på Sundsholmen ved tilkørsel 21 Nørresundby N, hvor der blandt andet anlægges bro med tilkørsel til E45, samt tilkørsel til Ådalsforbindelsen sydgående.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord
Sendt: 06-01-2024 17:56
Bilag: høringssvar 3. limfjord - ingen aflastning.pdf;

Den linjeføring er komplet uforståelig.
Målet med linjeføringen siges at være at aflaste E45, så der ikke opstår kø i morgentrafikken. VVM angiver, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Som det er nu, er problemet med krydsning af Limfjorden stort set forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal krydse fjorden til og fra arbejde i Aalborg. Det sker ofte i forbindelse med vognbaneskift nede i selve tunnelen eller umiddelbart før/efter. Det må kunne afhjælpes på anden måde.

Langt de fleste arbejdspladser, herunder det kommende supersygehus i Aalborg, ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt bedst kan afhjælpes gennem en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg.

Her vil en parallel-tunnel tilsyneladende være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Der vil også kunne peges på city-tunnelen, og det forslag er end aldrig blevet undersøgt i en VVM. Dokumentation herfor ses ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.

En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den vestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele, hvortil kommer, at den ødelægger en masse miljøhensyn. Selvom jeg bor i det vestlige Jammerbugt, værdsætter jeg naturværdierne så meget, at jeg gerne venter et par minutter ekstra, ved passage af fjorden. Det er et luxus problem vi har her i Nordjylland - Sjællænderne griner, når de hører hvor lidt vi de facto holder i kø. Det tåler ingen sammenligning med deres forhold. Og den kommer ikke til at få den store betydning i forhold til evt. uheld i nuværende tunnel.

Når der sker uheld i tunnelen, og man forestiller sig, at den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm er etableret, Vil den i givet fald kun aflaste, hvis man opdager det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over

på E39. Der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse.

Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommer fra Hirtshalsfærgerne.

Med venlig hilsen

Ingrid Høg
Stationvej 81 b
Biersted
9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 17:45
Bilag: høringssvar 3. limfjordsforbindelse - forkert tænkt.pdf;

-- AKT 311293 -- BILAG 262 -- [høringssvar 3. limfjordsforbindelse - forkert tænkt] --

Selve linjeføringen er komplet uforståelig.
Målet med linjeføringen skulle være at aflaste E45, så der ikke opstår kø i morgentrafikken. VVM angiver, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Som det er nu, er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Det sker ofte i forbindelse med vognbaneskift nede i selve tunnelen eller umiddelbart før/efter. Det må kunne afhjælpes på anden måde.

Langt de fleste arbejdspladser, herunder det kommende supersygehus i Aalborg, ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg.

Her vil en parallel-tunnel tilsyneladende være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den vestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele, hvortil kommer, at den ødelægger en masse miljøhensyn.

Når der sker uheld i tunnelen, og man forestiller sig, at den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm er etableret, Vil den i givet fald kun aflaste, hvis man opdager det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39. Der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse.
Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommer fra Hirtshalsfærgerne.

Og så er det åbenbart planen, at Aalborgs befolkning skal bøde for disse skøre planer - hele 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid.
Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.
Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?
Vores vækst burde ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland. Et skræmmescenarie er, at vores landsdel bliver domineret af endnu en skør motorvej - et monsterprojekt med op til 10 meter høje broer hen over bebyggelse = skrækscenarie.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen
Fredericiagade 26
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Linjeføring komplet tåbelig
Sendt: 06-01-2024 17:25
Bilag: høringssvar 3. limfjord - tåbelig linjeføring.pdf;

Hermed mit høringssvar

Selve linjeføringen er komplet uforståelig.
Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.
Som det er nu, er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg.
Langt de fleste arbejdspladser, herunder det kommende supersygehus i Aalborg, ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg.
Her vil en parallel-tunnel tilsyneladende være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele, hvortil kommer, at den ødelægger en masse miljøhensyn.

Når der sker uheld i tunnelen, og man forestiller sig, at den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm er etableret, skulle man i givet fald opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39. Der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommer fra Hirtshalsfærgerne.

Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid. **Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.** Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?

Vores vækst vil i min optik være oplagt at lade ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland. Et skræmmescenarie er, at A Enggaard tapetserer øen Egholm med højhuse, og der opstår industrier herfra og til Hirtshals. Det ville virkelig være noget , vi ikke ønsker.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Kritik: Manglende sammenlignelige beregninger for forbedering af E45 vs Egholmlinjen
Sendt: 06-01-2024 11:32
Bilag: En udbygning af E45 kan ikke vente.pdf;

Det er bekymrende, at der ikke er gjort mere for at forbedre fremkommeligheden på E45, trods Vejdirektoratets bevidsthed om problemets omfang.

Det undrer mig, at myndighederne ikke foretager omfattende beregninger på forbedringer af den eksisterende E45, hvilket af ukendte årsager aldrig tidligere er udført på en sammenlignelig måde. Det er afgørende, at alle muligheder og alternativer bliver grundigt vurderet for at finde den mest effektive og bæredygtige løsning.

Vejdirektoratet har aldrig regnet på forslagene til løsning af trafikproblemerne ved Limfjordstunnellen med den Grønne Mobilitetsmodel, selv om det iflg. civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen, Aalborg Universitet tilsyneladende er en enkel opgave.

Han forklarer, at Vejdirektoratet erkender, at der i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil være seriøse trængselsproblemer ved Limfjordstunnellen (81.000 køretøjer i døgnet), og at problemerne i 2040 (85.000 køretøjer i døgnet) vil blive af samme størrelsesorden, som vi oplever dem i dag med forsinkelser på op til 30 minutter i eftermiddagsmyldretiden.

Det er absurd, at kvalificerede fagfolk i embedsværk skal vente på en ministeriel tilladelse til at foretage samfundsøkonomiske beregninger til gavn for helheden og som, der uvist af hvilken grund, på 20. år stadig nægtes at give.

Iflg. civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen viser Vejdirektoratets beregninger, at den del af Vendsyssel, som i dag benytter E45 (Hals, Hjallerup, Sæby og Frederikshavn) samt trafikken til Sverige, i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil opleve trængsel ved Limfjordstunnellen på et niveau svarende til år 2020 – altså med kødannelser i myldretiderne og risiko for trafikalt sammenbrud ved de ca. 100 årlige hændelser.

De, der benytter E39 med mål syd for Aalborg, vil muligvis få fordel af en vestlig omfartsvej uden om Aalborg, mens de der har mål i Aalborg Centrum, erhvervsområdet ved Port of Aalborg, Universitetet, Universitetshospitalet eller Gigantium, fortsat hænger i trængslen ved Limfjordstunnellen.

En alternativ løsning med en udvidelse af E45 vil ikke alene adressere trafikproblemerne fra Vendsyssel, men også være skånsom over for natur, fauna og miljø. Desuden ville det øge den trafikale kapacitet, hvor der er mest brug for den, og sandsynligvis være en mere økonomisk løsning.

Jeg opfordrer kraftigt til, at der foretages yderligere undersøgelser og overvejelser omkring en udbygning af E45, som et alternativ til Egholmforbindelsen. Det er essentielt, at vi finder en løsning, der tilgodeser både trafikale behov og miljøhensyn.

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

-- AKT 311293 -- BILAG 266 -- [En udbygning af E45 kan ikke vente] --

SIDE 32 | FREDAG 5. JANUAR 2024

En udbygning af E45 kan ikke vente



ANKER LOHMANN-HANSEN SKRIVER I SIT NOTAT TIL POLITIKERNE, AT FLERE BESLUTNINGER OM VEJNETTET I AALBORG HAR VÆRET DOMINERET AF POLITISKE OG IKKE TRAFIKTEKNISKE HENSYN. ARKIVFOTO: CLAUS SØNDBERG

TRAFIK: Nordjysk erhvervsliv har gentagne gange ytret sig om vigtigheden af, at der etableres en Tredje Limfjordsforbindelse. Senest har Erhverv Norddanmark sat fokus på, at det i overvejende grad er Aalborg, der har interesse i, at der sikres bedre kapacitet for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Det er helt naturligt, fordi det er her, de store kapacitetsproblemer findes ved Limfjordsbroen og på E45 ved Limfjordstunnellen – kapacitetsproblemer som breder sig til det omgivende lokale vejnet.

Erhverv Norddanmark mener også, at en Tredje Limfjordsforbindelse er af stor betydning for virksomheder i de nordlige kommuner som fx Frederikshavn. De taler om nødvendigheden af god og pålidelig fremkomme-

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: john@momsensloth.dk (john@momsensloth.dk)
Titel: Egholmforbindelsen- Indsigelse - Vestlig forbindelse løser ikke trængselsproblemet nok
Sendt: 05-01-2024 17:25

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen.

Vestlig forbindelse løser ikke problemet med trængsel ved E45, Limfjordstunnelen.

Ifølge Vejdirektoratets egne beregninger af trafikudviklingen, vil Egholmslinjen ikke aflaste E45 tilstrækkeligt til at undgå at kapicitetsgrænsen ved Limfjordstunnelen igen er nået omkring år 2035. Det er kun få år efter åbningen af Egholmsmotorvejen.

Aalborg udvikler sig mod øst, og det har i særklasse været tilfældet siden 2011, hvor Egholmmotorvejen blev besluttet.

Herude ligger Universitetet, det kommende Supersygehus, de store arbejdspladser, Aalborg Havn, boligkvarterer etc.

Aalborg Kommune by-udvikler lige nu Stigsborg-området på østsiden af Nørresundby, hvor en helt ny bydel vil rumme 7.500 mennesker lige ved E45.

E45 er allerede overbelastet trafikalt og kan ikke følge med behovet, da slet ikke i fremtiden.

Jeg er enig med trafikforskere (fx Anker Lohmann-Hansen) der påpeger at en udbygning af den eksisterende forbindelse – altså et ekstra rør eller to ved siden af den nuværende tunnel – er den indlysende rigtige løsning for både mennesker og natur og trafikale forhold i regionen.

En udbygning af E 45 kan ikke vente.

En vestforbindelse over Egholm er at betragte som en motor-ringvej for Aalborg kommune og bør ikke betales af staten.

Mvh

John Sloth

Kong Georgs Vej 10

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmforbindelsen- Høringssvar- Vestlig forbindelse løser ikke problemet
Sendt: 05-01-2024 17:02

Vestlig forbindelse løser ikke problemet

Aalborg udvikler sig mod vest. Herude ligger Universitetet, det kommende Supersygehus, store boligkvarterer etc.

E45 er allerede overbelastet trafikalt og kan ikke følge med behovet, da slet ikke i fremtiden.

Jeg er enig med trafikforskere (fx anker Lohmann-Hansen) på peger at en udbygning af den eksisterende forbindelse – altså et ekstra rør eller to ved siden af den nuværende tunnel – den indlysende rigtige løsning for både mennesker og natur og trafikale forhold i regionen.

En udbygning af E 45 kan ikke vente.

En vestforbindelse over Egholm er at betragte som en ringvej for kommunen og intet andet.

Mvh

Mie M. Sloth

Kong Georgs Vej 10

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Motorvej over Egholm
Sendt: 05-01-2024 12:10

Kære transportminister og folketing.

Jeg tilslutter mig fuldt ud vedlagte artikel af Anker Lohmann-Hansen.
Den illustrerer til fulde at en motorvej over Egholm **ikke** løser problemerne på E45.
Det er samtidig et bedre og billigere alternativ, selv om Vejdirektoratet hævder, at et sådant ikke findes.

Det er uhørt, at påstå dette og det ville tjene folkestyret, at bedre og billigere alternativer undersøges ved så store anlægsopgaver.

"TRAFIK: Nordjysk erhvervsliv har gentagne gange ytret sig om vigtigheden af, at der etableres en Tredje Limfjordsforbindelse. Senest har Erhverv Norddanmark sat fokus på, at det i overvejende grad er Aalborg, der har interesse i, at der sikres bedre kapacitet for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Det er helt naturligt, fordi det er her, de store kapacitetsproblemer findes ved Limfjordsbroen og på E45 ved Limfjordstunnellen – kapacitetsproblemer som breder sig til det omgivende lokale vejnet.
Erhverv Norddanmark mener også, at en Tredje Limfjordsforbindelse er af stor betydning for virksomheder i de nordlige kommuner som fx Frederikshavn. De taler om nødvendigheden af god og pålidelig fremkommelighed, når Limfjorden skal krydses ved Aalborg.

De hævder - i et debatindlæg bragt i Nordjyske, at den Egholm-forbindelsen vil sikre, at Nordjylland som helhed – og i særdeleshed Vendsyssel – ikke bliver koblet af udviklingen i resten af landet og landene omkring os samt, at det vil sikre en en god og pålidelig fremkommelighed – og reelle alternativer – når Limfjorden skal krydses ved Aalborg, så både gods og personer kan nå frem til aftalt tid.

Jeg er enig med Erhverv Norddanmark i, at trængselsproblemerne ved især Limfjordstunnellen er et seriøst problem. Det skal løses – ja det burde for længst være løst, men Transportministeren og i nogen grad Aalborg Kommune ønsker øjensynligt ikke, at der gøres noget for at forbedre fremkommeligheden på E45. Vejdirektoratet er fuldt bevidst om problemets omfang og karakter, men kan ikke komme igennem med selv mindre lokale forbedringer.

Vejdirektoratets beregninger viser, at den del af Vendsyssel, som benytter E45 (Hals, Hjallerup, Sæby og Frederikshavn) samt trafikken til Sverige, i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil opleve trængsel ved Limfjordstunnellen på et niveau svarende til år 2020 – altså med kødannelser i myldretiderne og risiko for trafikalt sammenbrud ved de ca. 100 årlige hændelser. De, der benytter E39 med mål syd for Aalborg, vil få fordel af en vestlig omfartsvej uden om Aalborg, men har de mål i Aalborg Centrum, erhvervsområdet ved Port of Aalborg, Universitetet, Universitetshospitalet eller Gigantium, så hænger også de i trængslen ved Limfjordstunnellen.

Vejdirektoratet har aldrig regnet på forslagene til løsning af trafikproblemerne ved Limfjordstunnellen med den Grønne Mobilitetsmodel, selv om det er en enkel opgave. De venter på ministerens tilladelse, og den nægter han at give. Vejdirektoratet erkender, at der i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil være seriøse trængselsproblemer ved Limfjordstunnellen (81.000 køretøjer i døgnet), og at problemerne i 2040 (85.000 køretøjer i døgnet) vil blive af samme størrelsesorden, som vi oplever dem i dag med forsinkelser på op til 30 minutter i eftermiddagsmyldretiden.

Erhvervslivet ved inderst inde godt, at den eneste løsning, som kan samle alle interesser i Nordjylland er en udbygning af E45 fra Svenstrup til Bouet incl. ekstra kapacitet ved Limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 vil løse alle problemer for trafikken fra Vendsyssel. En udbygningsløsning er skånsom over for naturinteresser, fauna og miljø og vil sikre en større trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden, der hvor der er brug for den. Og ikke mindst er den billigere.

Vi kan ikke vente ti år med at få gjort noget ved kapacitetsproblemerne på tværs af Limfjorden. Transportministeren må ”se at få fingeren ud” og komme i gang med en etapevis udbygning af E45."

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: thue.orberg@gmail.com (thue.orberg@gmail.com)
Titel: Høringssvar omkring 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 21:24

Til Transportministeriet

Jeg vil som borger i Aalborg stærkt anmode om en revurdering af linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse.
Ikke fordi jeg selv bor i den vestlige del af Aalborg, men fordi Aalborg som sådan vil blive negativt påvirket af en vestforbindelse (først og fremmest en "indpakning" af byen mellem to motorveje – men også støj fra lavbroen helt til centrum og en meget negativ virkning på øen Egholm og naturområderne vest/syd for Aalborg).
Selvom jeg bor i den østlige del af Aalborg, mener jeg, at en ekstra østforbindelse (gerne et ekstra rør, så man kan benytte to rør sydpå om morgenen og to nordpå om eftermiddagen) vil gøre meget mere gavn på langt sigt, da det er her de store kapacitetsproblemer blot vil tiltage de kommende år – også selvom vi evt. ville få en vestforbindelse.
Samtidig ville en sådan billigere forbindelse også kunne give økonomi til en langt bedre støjbeskyttelse (gerne med overdækning) af en mere samlet (udbygget) motorvej nord og syd for fjorden – og den ville også undgå mange ekstra tilkørsler og omkørsler, som en vestforbindelse ville nødvendiggøre.

Det er hovedtrækkene i mine indvendinger mod lovforslaget, som det ligger nu.

Med venlig hilsen
Thue Ørberg

Thue Ørberg
Hirsevej 8
9000 Aalborg
Tlf. 27 46 25 46

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: katja thomsen (katjathomsen5@gmail.com)
Titel: Klage 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 10:31

ønsker at gøre indsigelse mod 3 limfjordsforbindelse, som desværre ikke opfylder gældende regler.
I øvrigt er der kommet nye undersøgelser der viser at den IKKE kommer til at løse Aalborgs trafik problemer. Det vil en østlig forbindelse gøre.
Alt er rykket ud øst på i Aalborg, med det nye sygehus og industri.
Aalborg vestby er stort set lukket for trafik, da der netop er lavet en busrute, og derfor må biler ikke køre der. Det vil få konsekvenser for afkørsel på Nørhomsvej, som i forvejen er helt stoppet til. Det er ikke taget med i beregningerne.
Hvordan sikrer man at folk ikke blive syge af larmen.
Hele området i Hasseris er vokset kolosalt de sidste par år, og motervejen kommer til at være gangske få meter fra tæt bebyggelse?
Hilsen Katja Thomsen
K.E. Færgemanns vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - Trafikale løsninger
Sendt: 03-01-2024 19:43

Hej Anders, Venligst send en kvittering for modtaget mail.

Den trafikale løsning
Egholmmotorvejen
Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med +7.6 milliarder kr ikke alene den dyreste løsning, men også den dårligste, idet den ifølge Vejdirektoratets egne trafikberegninger og -estimater kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnellen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg Kommune's ambitioner om at tænke *"i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer."* (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

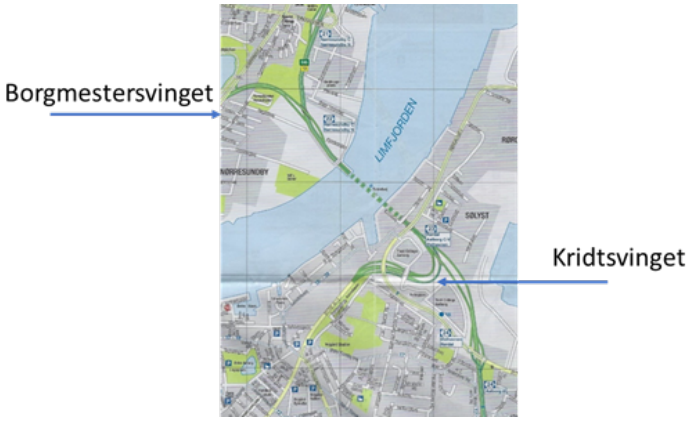
Grønne løsninger på transportproblemer
Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørselsbaner, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

Et forslag
Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre, bedre løsninger i den østlige del af Aalborg, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye Supersygehus. Det gælder for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnellen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, eller den såkaldte City-tunnel, en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet og Otto Anker Nielsen, DTU. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City tunnel. Et af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen præsentation af forslaget om en City-tunnel.

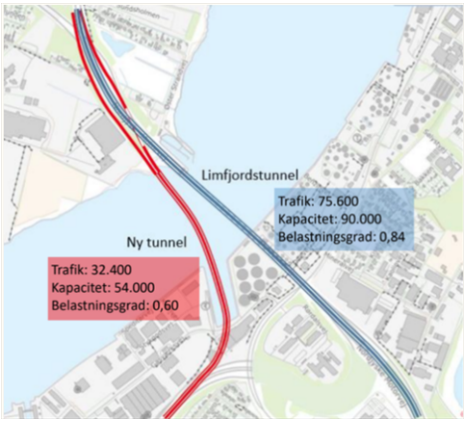
Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.



Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag, Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden.



Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes, og Aalborgensere, som kun skal over fjorden til Nørresundby, skal ikke ind på E45, som således bliver en gennemgående motorvej, som vil kunne fungerer gnidningsfrit, også i myldretiden. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- forventeligt kortere anlægstid
- øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Alt i alt må et sådant forslag til løsning af de transportproblemer, som bilister oplever i Limfjordstunnellen siges at være både bedre og billigere end det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej.
I Fravigelse for bilag IV-arten odder, udarbejdet af SWECO for Vejdirektoratet, hævdes det at "der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen" må siges at være ukorrekt. Det foreliggende lovforslag bør ikke vedtages, når der findes andre og bedre løsninger på trængselsproblemet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - trafikale løsning
Sendt: 02-01-2024 17:02
Bilag: image009.emz; image011.emz;

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Den trafikale løsning

Egholmmotorvejen

Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med +7.6 milliarder kr ikke alene den dyreste løsning, men også den dårligste, idet den ifølge trafikberegninger og -estimater kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnellen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg Kommune's ambitioner om at tænke *"i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer."* (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

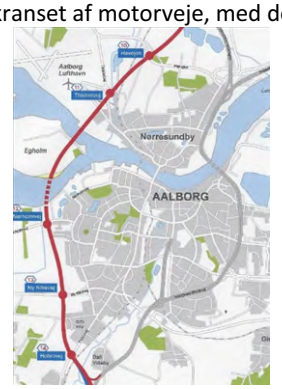
Grønne løsninger på transportproblemer

Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

Et forslag

Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre, bedre løsninger i den østlige del af Aalborg, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye Supersygehus. Det gælder for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnellen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, eller den såkaldte City-tunnel, en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet og Otto Anker Nielsen, DTU. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City tunnel. Et af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen præsentation af forslaget om en City-tunnel

Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.



Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag, Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden.

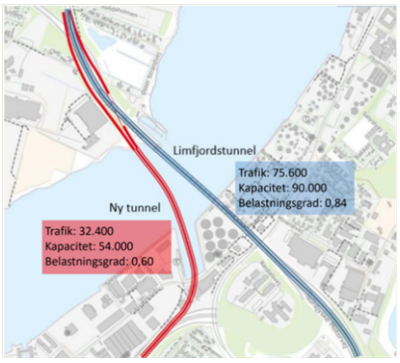


Borgmestersvinget



Kridtsvinget

Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes. Derved får Aalborg en gennemgående E45-motorvej, som fungerer gnidningsfrit. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- forventeligt kortere anlægstid
- øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Alt i alt må et sådant forslag til løsning af de transportproblemer, som bilister oplever i Limfjordstunnellen siges at være både bedre og billigere end det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej.
Det foreliggende lovforslag bør ikke vedtages, når der findes andre og bedre løsninger på trængselsproblemet.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image009'.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image011'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - trafikale løsning
Sendt: 02-01-2024 16:40
Bilag: image003.emz; image005.emz;

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Den trafikale løsning

Egholmmotorvejen

Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med +7.6 milliarder kr ikke alene den dyreste løsning, men også den dårligste, idet den ifølge trafikberegninger og -estimater kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnellen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg Kommune's ambitioner om at tænke *"i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer."* (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

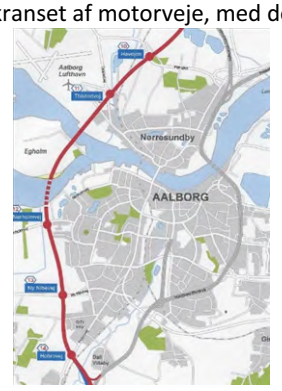
Grønne løsninger på transportproblemer

Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

Et forslag

Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre, bedre løsninger i den østlige del af Aalborg, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye Supersygehus. Det gælder for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnellen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, eller den såkaldte City-tunnel, en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet og Otto Anker Nielsen, DTU. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City tunnel. Et af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen præsentation af forslaget om en City-tunnel

Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.



Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag, Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden.

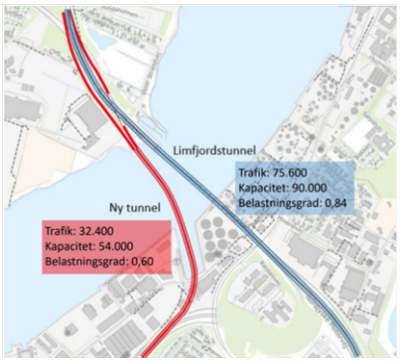


Borgmestersvinget



Kridtsvinget

Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes. Derved får Aalborg en gennemgående E45-motorvej, som fungerer gnidningsfrit. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- forventeligt kortere anlægstid
- øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Alt i alt må et sådant forslag til løsning af de transportproblemer, som bilister oplever i Limfjordstunnellen siges at være både bedre og billigere end det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej.
Det foreliggende lovforslag bør ikke vedtages, når der findes andre og bedre løsninger på trængselsproblemet.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image003'.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image005'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Robert Andersen (jra@safety2shoes.dk)
Titel: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende alternative linjeføringer
Sendt: 02-01-2024 14:39
Bilag: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende alternative linjeføringer.pdf;

Venlig hilsen

John Robert Andersen
Renal Baches Vej 30
9000 Aalborg
Denmark
Mobil: +454090 5020
E-mail: jra@s2shoes.dk

Indsigelse mod manglende og kvalificeret beregninger af alternative linjeføringer

- Jeg vil gerne have en kvalificereret begrundelse for, hvorfor der ikke er undersøgt og beregnet alternative linjeføringer, der er brugbare i forhold til at vurdere, om valgte løsning er rigtig i forhold til samfundsøkonomi, trafikløsning og miljøet.

Svaret på ovenstående spørgsmål skal indeholde redegørelse for, hvordan og hvorfor VVM-høringen lever op til dansk- og EU-lovgivningen på områderne.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 20:27

Den påtænkte motorvej over Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Mølholm, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden.

Og Egholm-motorvejen vil på ingen måde løse de trafikale udfordringer i og omkring Aalborg. Vejdirektoratet udtaler nu i VVM2023 delrapporten om trafikberegninger (citat): ”Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.” Egholmmotorvejen vil altså kun i meget ringe grad aflaste Limfjordstunnellen. Så at bruge 7 mia. til en Egholmmotorvej er en absolut dårlig investering.
De 7 milliarder kroner kunne bruges meget bedre!
For et langt mindre beløb vil man kunne bygge et 3. tunnelrør – helst et vendbart, som er fleksibelt ift. om trafikbelastningen er sydgående eller nordgående.Og dertil en citytunnel, som kan aflaste trafikken over Limfjordsbroen.
Denne løsning vil i langt højere grad løse trafikudfordringerne i og omkring Aalborg.

Mvh
Per Muff
.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette-Marie Reimer (mettemariereimer@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 20:20

Den påtænkte motorvej over Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Mølholm, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden.

Og Egholm-motorvejen vil på ingen måde løse de trafikale udfordringer i og omkring Aalborg. Vejdirektoratet udtaler nu i VVM2023 delrapporten om trafikberegninger (citat): ”Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.” Egholmmotorvejen vil altså kun i meget ringe grad aflaste Limfjordstunnellen. Så at bruge 7 mia. til en Egholmmotorvej er en absolut dårlig investering.
De 7 milliarder kroner kunne bruges meget bedre!
For et langt mindre beløb vil man kunne bygge et 3. tunnelrør – helst et vendbart, som er fleksibelt ift. om trafikbelastningen er sydgående eller nordgående.Og dertil en citytunnel, som kan aflaste trafikken over Limfjordsbroen.
Denne løsning vil i langt højere grad løse trafikudfordringerne i og omkring Aalborg.

Mvh Mette-Marie Reimer
.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar mod Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:04

Jeg anbefaler en udvidelse af nuværende limfjordsforbindelse i øst, det er en mere relevant, billigere og aktuel løsning, da det er der de reele trafikale problemer er.
Jeg mener ikke, at de trafikale problemer løses med en motorvej over Egholm, og ønsker at der skal yderligere og opdaterede undersøgelser til for at finde løsninger der løser de trafikale problemer mere optimalt.
Vurderinger bygger på forældede og ufuldstændige undersøgelser og derfor nedlægger jeg protest.

Ønsker en bekræftelse på at høringssvar er modtaget

Mvh Marianne Eberhardt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Pape (c.burskov@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 01-01-2024 16:32

MED LØGN SKAL MOTORVEJ BYGGES

I Vejdirektoratets ny VVM/MVK findes et opdateret bilag om trafik. Det står sort på hvidt på side 2, at man forventer 80.900 biler i Limfjordstunnelen i 2032 EFTER en evt. åbning af en motorvej via Egholm. Kapacitetsgrænsen siges at være 75-80.000. Køerne vil derfor fortsætte, og det vil kun blive værre i årene derefter.

Bilisterne vil ganske vist have en alternativ rute via Egholm, men enhver kan se på et kort, at det bliver en meget stor omvej for de fleste. Og så er vi lige vidt. Kortet skal i øvrigt ikke være det fra Vejdirektoratet, for det angiver industriområderne i Aalborg Øst som marker og skærer containerhavnen af. Der foregår mange mærkelige ting!

Egholmforbindelsen løser ikke myldretidsproblemet på det sted, hvor flertallet har behov for at passere: ved Limfjordstunnelen. Limfjordstunnelen ligger i dag tæt på midten af byområdet og har forbindelse mod både Øst- og Vest-vendsyssel. Limfjordsbroen ligger faktisk mod vest. En Egholm-forbindelse placeret vest for den vestlige skaber derfor IKKE et Nordjylland i balance.

Den lette måde at snakke uden om, er at rette al fokus mod transittrafikken fra E45 syd mod Hirtshals og Jammerbugt. Denne trafik slipper for myldretidskøen, hvis der bygges en motorvej via Egholm. Men transittrafikken udgør kun ca. 25 % af den fjordkrydsende trafik og en del skal jo mod Frederikshavn. Ca. 85 % af trafikken vil fortsat få problemer.

Figuren, der følger denne artikel, bygger på Vejdirektoratets seneste tal for Limfjordstunnelen. Den viser, hvad der vil ske. Tager vi udgangspunkt i år 2014, kan man se, hvordan trafikken vokser sig op over kapacitetsgrænsen (kun afbrudt af Corona). Hen mod 2032 vil der for alvor blive propper på vejnettet.

En tilsvarende kurve må forventes at gentage sig fra 2032 og frem. Her vil nogle vælge at sidde i kø, andre at køre omvejen via Egholm, hvilket også forsinker turen. Når vi kommer op i 2040'erne, vil mange vendelboer formentlig undlade at søge arbejde i Aalborg C og Ø, da det er for besværligt at komme derover. Unge mennesker vil fraflytte Frederikshavn for at kunne gå på uddannelser i Aalborg, andre vil flytte fra byen, fordi de ikke tør bo et sted, hvor ambulancer ender i kø på vej mod det nye Regionshospital.

I 2019 indgik borgmester Thomas Kastrup-Larsen og transportminister Ole Birk Olesen en yderst kritisabel aftale om at forny VVM, men kun hvad angik den vestlige linjeføring. I mange år før og efter har modstanderne af Egholmforbindelsen efterlyst en VVM for en udvidelse af E45 inklusive et ekstra rør (eller en Citytunnel). Det har man nægtet, og nu bruger man argumentet, at det er for sent, og påstår, at vi har diskuteret det så længe. Men der er jo spændt ben for en ligeværdig diskussion.

Man bør snarest muligt lave en VVM for løsningen med udvidelse af E45 og et enkelt ekstra tunnelrør. En sådan vil øge kapaciteten med ca. 50 %, hvilket er meget mere end de 23 %, en forbindelse via Egholm vil aflaste med. Så er alle store problemer løst. Man kan starte med en rapport, der vedrører udvidelsen af selve vejen med tre meter til hver side, derefter lave rapporten vedrørende en ekstra tunnel. På den måde kan arbejdet med første del komme hurtigt i gang.

Jeg kan i øvrigt ikke forstå, at det tavse flertal af regions- og kommunalpolitikerne ikke kan se fidusen i at vælge udvidelsen af E45, spare 3-4 mia. på statens budget og få nogle af disse penge retur til brug for elektrificering af jernbanen mod Hirtshals godsterminal og en bus-bro ved siden af Limfjordsbroen. Det var forresten også godt for klimaet, hvis nogen kan huske den problematik.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse- for et bedre nytår 2024 med valg af østlig motorvejstunnel over Limfjorden
Sendt: 01-01-2024 13:30

Jeg er ikke imod en 3. Limfjordsforbindelse, men jeg er imod den vestlige forbindelse over Egholm.
Der findes bedre og billigere løsninger f.eks i form af et ekstra tunnelrør, der udvider E45 og den allerede eksisterende motorvej E45 i Aalborg Øst.

Spørgsmål til byrådet i Aalborg og Folketinget
Hvad er den logiske forklaring på, at den 3. Limfjordsforbindelse ikke skal være et ekstra rør mod øst i tilknytning til nuværende tunnel?
Den østlige forbindelse er 2 milliarder billigere.
Den østlige forbindelse vil give mere afhjælpning af trafikken
Den østlige forbindelse vil ikke ødelægge 2 meget vigtige drikkevandsboringer, hvor den ene leverer rent drikkevand til 1/3 af Aalborg.
Den østlige forbindelse vil ikke ødelægge et unikt økologisk ø miljø og rekreative vestlige områder
Der er beskyttede dyrearter ved Egholm, hvis habitater vil blive ødelagt ved en linjeføring over Egholm, bla Oddere og knortegæs.
Der vil blive en kæmpe støjforurening over den tætbefolkede Aalborg Vestby, Hasseris Enge, Nørre Sundby og Hvorup. De besparede 3 milliarder kan bruges til støjbeskyttelse ved eksisterende E45
Hvad med asbestdepoterne ved en Egholm forbindelse, som kan give asbestforurening i vand, luft og fjord?
Alt taler for en østlig linjeføring
Hvorfor tror du, at Socialdemokratiet har tabt så mange stemmer i Aalborg -og stod uden for det grønne valgforbund, som var alle partier tv for S, som alle er imod Egholm linjeføringen.
Hvorfor afsætter Aalborg Kommune midt i denne sparetid 30 mill årlig til en statsfinansieret motorvej? Denne Aalborg Alliance giver endvidere ulige konkurrencemyndigheder for erhvervslivets medlemmer om man betaler til Egholm forbindelsen eller ej.
Den påtænkte motorvej over naturskønne Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden. Staten overholder dermed også lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser. Oddere yngler året rundt og det dyrplageriske i denne påtænkte sag opstår, når voksne hunoddere med små unger i rederne skræmmes væk og ungerne efterlades tilbage overladt til sig selv bag trådhegn og store gravemaskiner
Godt nytår 2024
Mvh Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 10:41

Til Transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at etablere en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er - ikke alene i Aalborg, men hele vejen op langs østkysten mod Frederikshavn. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det vil et ekstra rør indlysende kunne håndtere bedre og langt billigere - og uden de astronomiske omkostninger, der er forbundet med den påtænkte vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Tænk jer dog om! Lad fornuften råde og skrot det i enhver henseende dårlige motorvejsprojekt via Egholm og kig i stedet for på det eneste forstandige alternativ - mod ØST! Langt de fleste borgere i Aalborg er lodret imod den vestlige forbindelse ….. Bak os op!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Re: Egholmmotorvej
Sendt: 31-12-2023 16:27

>
>
> Kære trafikminister og folketing
>
> Jeg synes, at en motorvej over Egholm dels er unødvendig og dels forårsager alt for mange indgreb i menneskers livskvalitet samt uvurderlig natur og dyreliv.
>
> En udbygning af det eksisterende tunnel system ved E45 med et ekstra rør med 3 spor og vendbar trafikretning afhængig at trafikintensitet vil klart være at foretrække af flere årsager:
>
> 1) Den er væsentlig billigere og hurtigere at bygge.
>
> 2) Der etableres i øjeblikket støjværn og et ekstra spor vil være relativt nemt at etablere og vil ikke skabe mærkbart højere støjnineau.
>
> 3) Den nuværende tunnel sætter sig og trafikken vil iflg. Vejdirektoratets egne tal ikke blive mærkbart aflastet af en Egholmforbindelse, så det bliver alligevel nødvendigt med et ekstra rør for at løse problemerne.
>
> Så hvorfor ikke etablere denne billigere og bedre løsning først?
>
>
> Venlig hilsen
>
> Dan Brock-Faber
> Jenlebakken 4, 9520 Skørping
> Mobil +45 20 77 07 96

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Elias kramer (kramer_6@hotmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 30-12-2023 12:20

Den påtænkte motorvej over naturskønne Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden. Staten overholder dermed også lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser. Oddere yngler året rundt og det dyrplageriske i denne påtænkte sag opstår, når voksne hunoddere med små unger i rederne skræmmes væk og ungerne efterlades tilbage overladt til sig selv bag trådhegn og store gravemaskiner!
Det er uforsvarlig brug af skatteborgernes penge!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 30-12-2023 00:24
Bilag: AlternativeLimfjordsforbindelser[5285][1797].pdf;

Til Trafikminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

De alternative Limfjordsforbindelser udarbejdet af professor i transportmodellering Otto Anker Nielsen, civilingeniør, lektor emeritus Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

-- AKT 311293 -- BILAG 290 -- [AlternativeLimfjordsforbindelser[5285][1797]] --

2023-12-21 / KAJ

Om ny limfjordsforbindelse

To løsninger ved E45 er bedre end Egholmmotorvejen

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



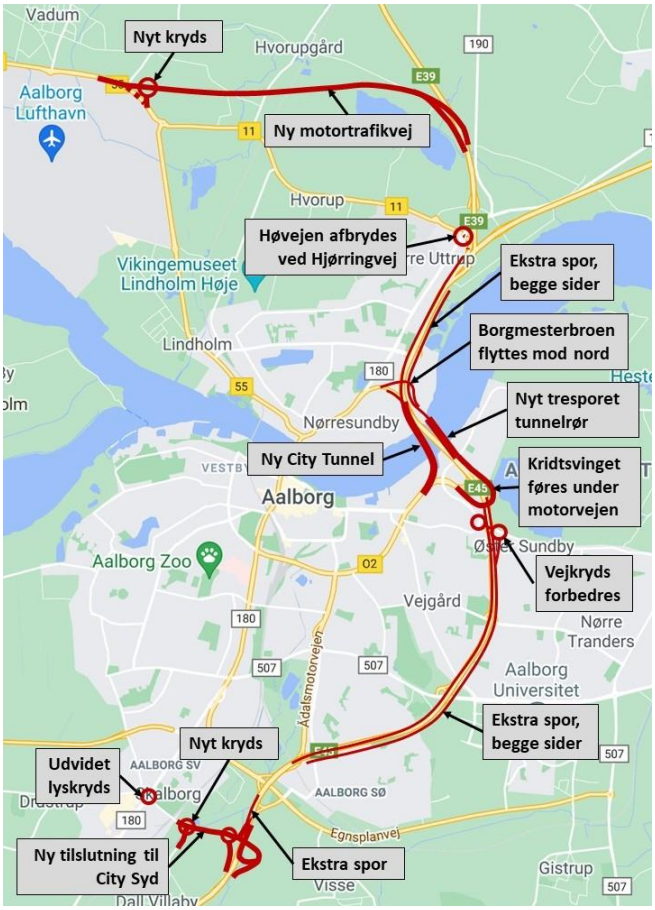
Figur 1- Limfjordsforbindelser - to muligheder

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

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

Vejdirektoratet (VD) skriver nu i MKV2023 delrapporten om trafikberegninger (citat): ”Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.” Trafikken i tunnelen kommer med en gennemført Egholmmotorvej således ikke under tunnelens kapacitetsgrænse, når den åbner, og VD har erkendt, at begyndende trængsel som nævnt indtræffer ved 75.000 køretøjer, hvilket vi allerede oplevede omkring år 2015.

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



Figur 2 - Oversigt over ændringer ved udvidet E45

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

Udvidelse af E45: a) Ekstra tunnelrør og ændret Kridtsving



Figur 3 - Ekstra tunnelrør og Kridtsvinget

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

Denne mulighed for fleksibel omstilling kan også med stor fordel udnyttes i tilfælde af uheld, redningskørsel eller større vedligeholdelsesopgaver i eller tæt ved tunnelen. Som regel vil to af de tre rør altid være åbne og kun i ekstreme tilfælde vil to rør være spærret. Med den nuværende seksssporede Limfjordstunnel vil der fortsat ikke kunne etableres en sådan fleksibilitet, og diverse uheld vil stadig forekomme og skabe trængsel.

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

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

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

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



Figur 4 - Ny City Tunnel

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

En hovedpointe ved City Tunnelen er, at ”Kridtsvinget” kan nedlægges, så trafikken gennem Limfjordstunnelen kan flyde uforstyrret.

Udvidelse af E45: fællesdelen – nord og syd for fjorden

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

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

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

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

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

Fra Limfjordstunnelen mod syd til Egnsplanvej (evt. til Svenstrup) udvides kørebanerne fra to til tre spor. Arbejdet her kan mest passende udføres i etaper. Da man nord for fjorden for år tilbage udvidede antal spor til tre i begge sider, kunne det gøres uden eller med meget få ekstra eksproprieringer, idet man kunne flytte grøfterne lidt, inddrage mest muligt af midterrabatten og desuden nedsætte sporbredden. Forventeligt kan det samme gøres på de fleste af strækningerne syd for fjorden. Visse gamle broer skal dog straks eller på et senere tidspunkt udskiftes og gøres længere.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 16:33
Bilag: AlternativeLimfjordsforbindelser[5285].pdf;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Alternativ Limfjordsforbindelse udarbejdet af Kaj Jørgensen, Anker Lohmann-Hansen og Otto Anker Nielsen.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

2023-12-21 / KAJ

Om ny limfjordsforbindelse

To løsninger ved E45 er bedre end Egholmmotorvejen

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



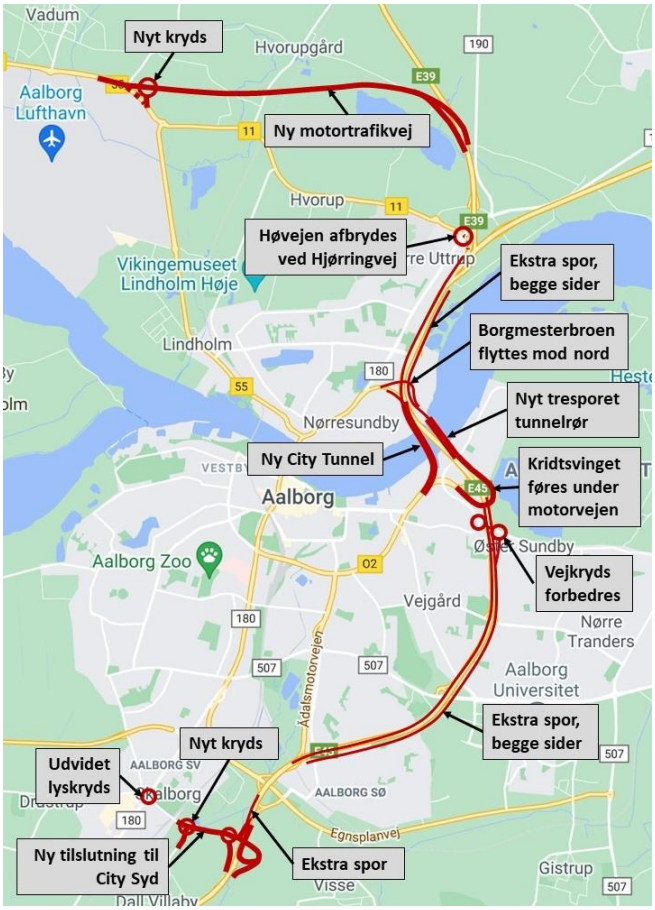
Figur 1- Limfjordsforbindelser - to muligheder

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

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

Vejdirektoratet (VD) skriver nu i MKV2023 delrapporten om trafikberegninger (citat): ”Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.” Trafikken i tunnelen kommer med en gennemført Egholmmotorvej således ikke under tunnelens kapacitetsgrænse, når den åbner, og VD har erkendt, at begyndende trængsel som nævnt indtræffer ved 75.000 køretøjer, hvilket vi allerede oplevede omkring år 2015.

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



Figur 2 - Oversigt over ændringer ved udvidet E45

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

Udvidelse af E45: a) Ekstra tunnelrør og ændret Kridtsving



Figur 3 - Ekstra tunnelrør og Kridtsvinget

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

Denne mulighed for fleksibel omstilling kan også med stor fordel udnyttes i tilfælde af uheld, redningskørsel eller større vedligeholdelsesopgaver i eller tæt ved tunnelen. Som regel vil to af de tre rør altid være åbne og kun i ekstreme tilfælde vil to rør være spærret. Med den nuværende seksssporede Limfjordstunnel vil der fortsat ikke kunne etableres en sådan fleksibilitet, og diverse uheld vil stadig forekomme og skabe trængsel.

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

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

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

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



Figur 4 - Ny City Tunnel

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

En hovedpointe ved City Tunnelen er, at ”Kridtsvinget” kan nedlægges, så trafikken gennem Limfjordstunnelen kan flyde uforstyrret.

Udvidelse af E45: fællesdelen – nord og syd for fjorden

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

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

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

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

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

Fra Limfjordstunnelen mod syd til Egnsplanvej (evt. til Svenstrup) udvides kørebanerne fra to til tre spor. Arbejdet her kan mest passende udføres i etaper. Da man nord for fjorden for år tilbage udvidede antal spor til tre i begge sider, kunne det gøres uden eller med meget få ekstra eksproprieringer, idet man kunne flytte grøfterne lidt, inddrage mest muligt af midterrabatten og desuden nedsætte sporbredden. Forventeligt kan det samme gøres på de fleste af strækningerne syd for fjorden. Visse gamle broer skal dog straks eller på et senere tidspunkt udskiftes og gøres længere.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Højmose (helle.hojmose@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 29-12-2023 14:40

Hej Anders.
Vi synes, den 3. Limfjordsforbindelse skal være den østlige linjeføring. Vores holdning er begrundet i, at det den så vil kunne aflaste Egnsplanvej, som allerede i dag (2023) er stærkt presset. Desuden ligger der, på den østlige rute, det nye supersygehus, der når det står færdig, vil have stærkt behov for en god infrastruktur således, at personale og patienter kan komme let til og fra hospitalet.
Vi frygter, hvis man laver en vestlig forbindelse, ar man også bliver nødt til at lave en østlig forbindelse kort tid efter, for at imødekomme trafikken til og fra det nye supersygehus. Vi synes, at behovet for en velfungerende infrastruktur ved det nye supersygehus, er stærkt underbelyst i debatten.

Med venlig hilsen

Peter og Helle Højmose
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:35

Trafik:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Indsigelse de østlige forbindelser
Sendt: 21-12-2023 23:36

Jeg vil gerne have bekræftelse på modtagelse af denne mail.

Høringssvar imod en motorvej over Egholm.

De meget bedre og billigere østlige alternativer

Kære politiker
I dette høringssvar vil jeg kort og godt argumentere for, at Staten besinder sig og dropper Egholm motorvejen.
I stedet for at vedtage anlægsloven for en motorvej over Egholm, bør I politikere genoverveje:
Et ekstra rør med vendbare kørebaner ved Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet.
Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag.

"Udgiften kan reduceres med op mod 2,5 mia. kr. med en alternativ linjeføring, lyder det nu fra to trafikforskere, professor Otto Anker Nielsen, leder af transportdivisionen DTU, og lektor emeritus Anker Lohman-Hansen, Aalborg Universitet".
Kilde: Netavisen Søfart, 19.01.22 i en artikel om Egholm motorvejen.

Citytunnelen er også placeret i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Begge de beskrevne alternativer er meget billigere og har ifølge de ovenfor nævnte eksperter en meget bedre forrentning end Egholm motorvejen, hvis forrentning efterhånden er nul (0).
Derudover ligger de, hvor der er brug for dem. Nemlig der, hvor de fleste arbejdspladser er. Og der, hvor universitetet og det nye supersygehus er.
I tilfælde af trafikuheld vil de to alternativer også være mere velegnede, fordi de giver mulighed for hurtigt at flytte meget af trafikken væk fra Limfjordstunnelen. Ved uheld i Limfjordstunnelen er Egholm motorvejen faktisk katastrofal. Jeg vil ihvertfald nødigt være bosiddende i den nye bydel ved Stigsparken i Nørresundby eller i Vodskov, den dag trafikken er brudt fuldstændig sammen i Limfjordstunnelen og mit barn pludselig får brug for en akut ambulance. Så er vejen igennem Nørresundby, hen over Egholm og hele vejen igennem Aalborg i en endeløs kø af biler altså meget lang og direkte livstruende. Limfjordsbroen sander selvfølgelig - som altid - til med det samme i den slags situationer.

Der mangler en offentlig undersøgelse af de to alternativers rentabilitet.
Rentabiliteten af disse burde som minimum have været beskrevet i miljøkonsekvensrapporten 23. Det er desværre ikke sket. Når man fra politisk side har valgt ikke at lave en VVM for i det mindste et af de to beskrevne østlige alternativer, har I politikere i princippet selv udelukket anlæg af Egholm motorvejen. For der lever oddere i dens linjeføring. Oddere nyder normalt en meget høj beskyttelse under EU's Habitatdirektiv bilag 4. Det vil sige, at de ikke må dræbes, ikke må flyttes og IKKE MÅ FORSTYRRES. Nu har vi så en miljøkonsekvensvurdering og et oplæg til anlægslov, hvor det helt uden blusel foreslåes, at der skal bruges hundelort, hundetis og hundeglam + lys og andre lyde til at skræmme odderne væk fra deres levepladser, hvor de har reder og måske unger. Dette er fuldstændigt imod Habitatsdirektivets ånd, imod loven og imod normal dyreetik.
Og det er til fare for oddernes liv og overlevelse.
Man kan jo undre sig over, at ingen - heller ikke Vejdirektoratet - har været opmærksomme på odderne i de to tidligere vurderinger af virkninger på miljøet, VVM 11 og VVM 21. Man har måske i virkeligheden gerne

villet skjule, at odderne var der og derfor er det ikke kommet offentligheden for øre. Først da et par friske herrer fra Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen satte vildtkameraer op, blev offentligheden gjort opmærksom på oddernes eksistens på Egholm.
Jeg mener faktisk ud fra ovenstående, at VVM 23 ligesom de to tidligere VVM'er bør skrottes og at anlægsloven ikke bør vedtages.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 21-12-2023 12:54

Kære trafikminister og folketing

Det fremgår af udkast til Anlægslov:

"Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfunds-mæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brug-bare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning."

En 3. limfjordsforbindelse er givet samfundsmæssig nødvendig, men den bør ikke nødvendigvis føres over Egholm, da der helt klart findes brugbare, mindre natur og støjbelastende samt billigere alternativer, man har blot fravalgt at undersøge dem forsvarligt.

Et tredje tunnelrør ved E45 med 2-3 spor og vendbar trafik er et af de brugbare alternativer, som endog giver en væsentlig større økonomisk afkastning.

Stop Egholmløsningen mens tid er og få E45 løsningen undersøgt forsvarligt

Den bliver alligevel nødvendig iflg. Vejdirektoratets egne tal.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Re: Egholmmotorvej
Sendt: 21-12-2023 12:52

>
> Kære trafikminister og folketing
>
> Jeg synes, at en motorvej over Egholm dels er unødvendig og dels forårsager alt for mange indgreb i menneskers livskvalitet samt uvurderlig natur og dyreliv.
>
> En udbygning af det eksisterende tunnel system ved E45 med et ekstra rør med 3 spor og vendbar trafikretning afhængig at trafikintensitet vil klart være at foretrække af flere årsager:
>
> 1) Den er væsentlig billigere og hurtigere at bygge.
>
> 2) Der etableres i øjeblikket støjværn og et ekstra spor vil være relativt nemt at etablere og vil ikke skabe mærkbart højere støjnineau.
>
> 3) Den nuværende tunnel sætter sig og trafikken vil iflg. Vejdirektoratets egne tal ikke blive mærkbart aflastet af en Egholmforbindelse, så det bliver alligevel nødvendigt med et ekstra rør for at løse problemerne.
>
> Så hvorfor ikke etablere denne billigere og bedre løsning først?
>
>
> Venlig hilsen
>
> Dan Brock-Faber
> Jenlebakken 4, 9520 Skørping
> Mobil +45 20 77 07 96
>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Breum (breum1@outlook.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 21-12-2023 12:10

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdsplader. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set.

Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:
- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnellen på sigt, her vil stadig være kø om få år
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen
- Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning
- Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Linjeføringen er lige nu i høring, og alle kan sende høringssvar, se https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse eller få vejledning på facebooksiden for 'Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen'. Det vil jeg opfordre alle til. Jeg vil selv med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnellen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Kære politikere: vis mod! Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs 28% ifølge meningsmåling). Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Vh.
Peter Breum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte Paludan-Muller Andersen (charlottepma@gmail.com)
Titel: Høringssvar ift. Egholm forbindelse
Sendt: 18-12-2023 20:41
Bilag: Ådalsforbindelsen - Forslag til 3 limfjordsforbindelse.pdf;

Hej Transportminister

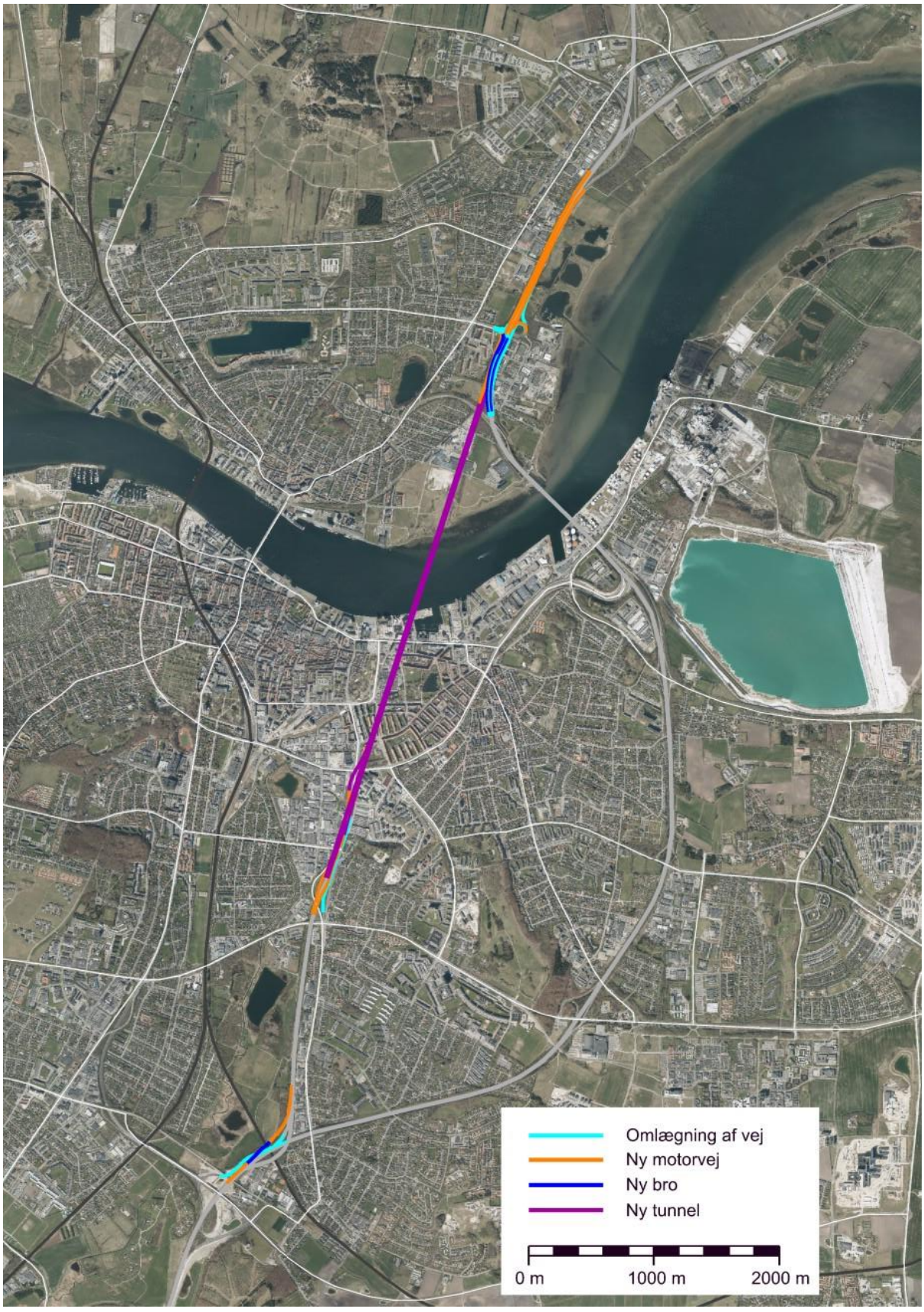
Jeg ønsker ikke en Egholm forbindelse. Mine argumenter uddybes i vedhæftet.

Mvh. Charlotte Paludan-Müller

Sendt fra min iPad

Ådalsforbindelsen

Forslag til linjeføring af en 3. limfjordsforbindelse.



Dette forslag til en 3. limfjordsforbindelse er udtænkt og udarbejdet af:

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg, den 19.12.2021

I mit virke som landmålingstekniker har jeg arbejdet på mange vejprojekter, og har generelt interesse for infrastruktur. Jeg er født og opvokset i Aalborg og har meget lokalkendskab til byen og oplandet. Jeg har derfor været enormt optaget af at udtænke en optimal løsning på spørgsmålet om en 3. limfjordsforbindelse, der både tilgodeser bilister, som føler sig frustrerede i trafikken, og lokalbefolkningen der værner om det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder. Forslaget har mig bekendt ikke tidligere været belyst eller fremlagt for offentligheden. Således vil forslaget givetvis være en øjenåbner for mange, der har fulgt debatten gennem årene. Mit forslag vil være en Ådalsforbindelse, som udgør en tunnelforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 i Nørresundby. I forslaget tages dog forbehold for, at der endnu ikke foreligger økonomiske beregninger på Ådalsforbindelsen. Ifølge oplysninger fra interessenter, som jeg har forhørt mig ved, vil et beregningsgrundlag koste omkring 50.000 kr.

Der er senest truffet beslutning om at anlægge Egholmforbindelsen, en motorvej mellem motorvej E39 ved Vestbjerg nord for Limfjorden, og motorvej E45 ved Dall syd for Limfjorden. Den er projekteret til at forløbe vest om Nørresundby og Aalborg, og undervejs krydse øen Egholm. Men findes der virkelig ikke en anden løsning, som bredt og balanceret tilgodeser både de frustrerede bilister, der sidder i massiv kø i morgentrafikken, og som samtidigt værner om naturen og miljøet?

Det mener jeg er muligt med Ådalsforbindelsen, som vil tilgodese en stor del af borgerne i regionen:

- Bilister sydfra og nordfra på motorvej E45, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister nordfra på motorvej E39, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det østlige Vendsyssel, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det vestlige Vendsyssel, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Bilister fra det østlige Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det centrale Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Borgere i det vestlige Aalborg og det vestlige Nørresundby, der beholder det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder.

De største temaer og hensigtsmæssige mål med anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse er:

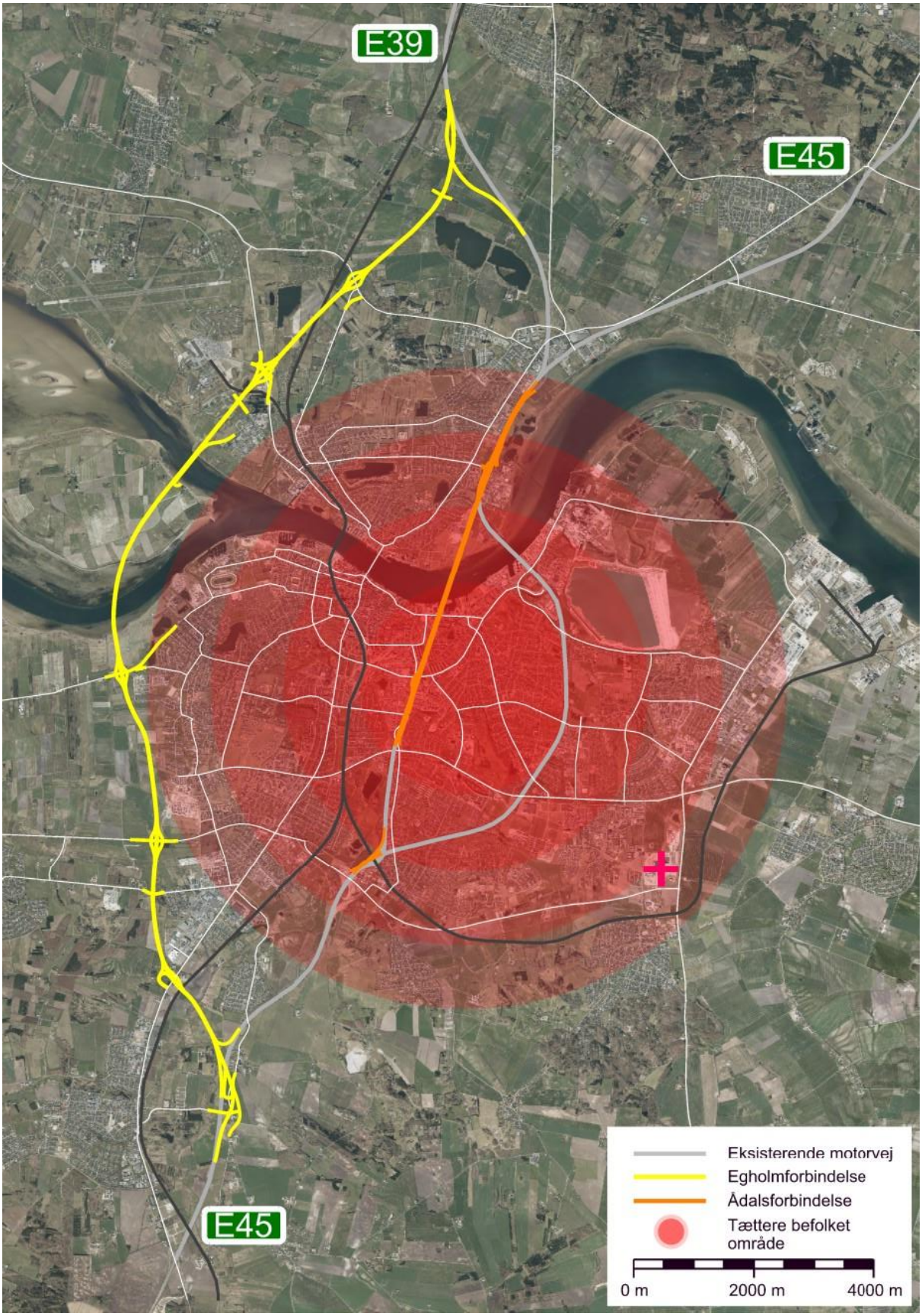
1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst.
2. Den trafikale sårbarhed og fordeling af trafik ved uheld og vejarbejde.
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister.
4. Effektivitet for erhvervslivet.
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening.

1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst

Langt størstedelen af bilisterne, der krydser fjorden, har enten formål med at køre til eller fra Aalborg og Nørresundby, eller at køre ad motorvej E39 eller motorvej E45 i nord- sydgående retning. Så jo længere mod vest eller øst for Aalborg man vælger at opføre en supplerende forbindelse, jo mindre trafikal effekt og dermed mindre økonomisk gevinst vil den give. Jo tættere mod centrum af Aalborg man udtænker en forbindelse, jo sværere er det dog at finde korridorer at forbinde med motorvejsnettet, og jo flere indbyggere risikerer man at spolere tilværelsen for med støj og synet af tung trafik. Ådalsmotorvejen kan ses som en korridor til at forbinde motorvej E45 nord for fjorden med motorvej E45 syd for fjorden, forbundet ved at anlægge en tunnel. Ådalsforbindelsen forløber dermed som motorvej hele vejen, i en lige linje og centralt gennem Aalborg, hvilket gør ruten hurtigst, kortest og mest attraktiv for flest mulige bilister. Således giver Ådalsforbindelsen den største trafikale effekt og økonomiske gevinst.

2. Den trafikale sårbarhed og fordeling ved uheld og vejarbejde

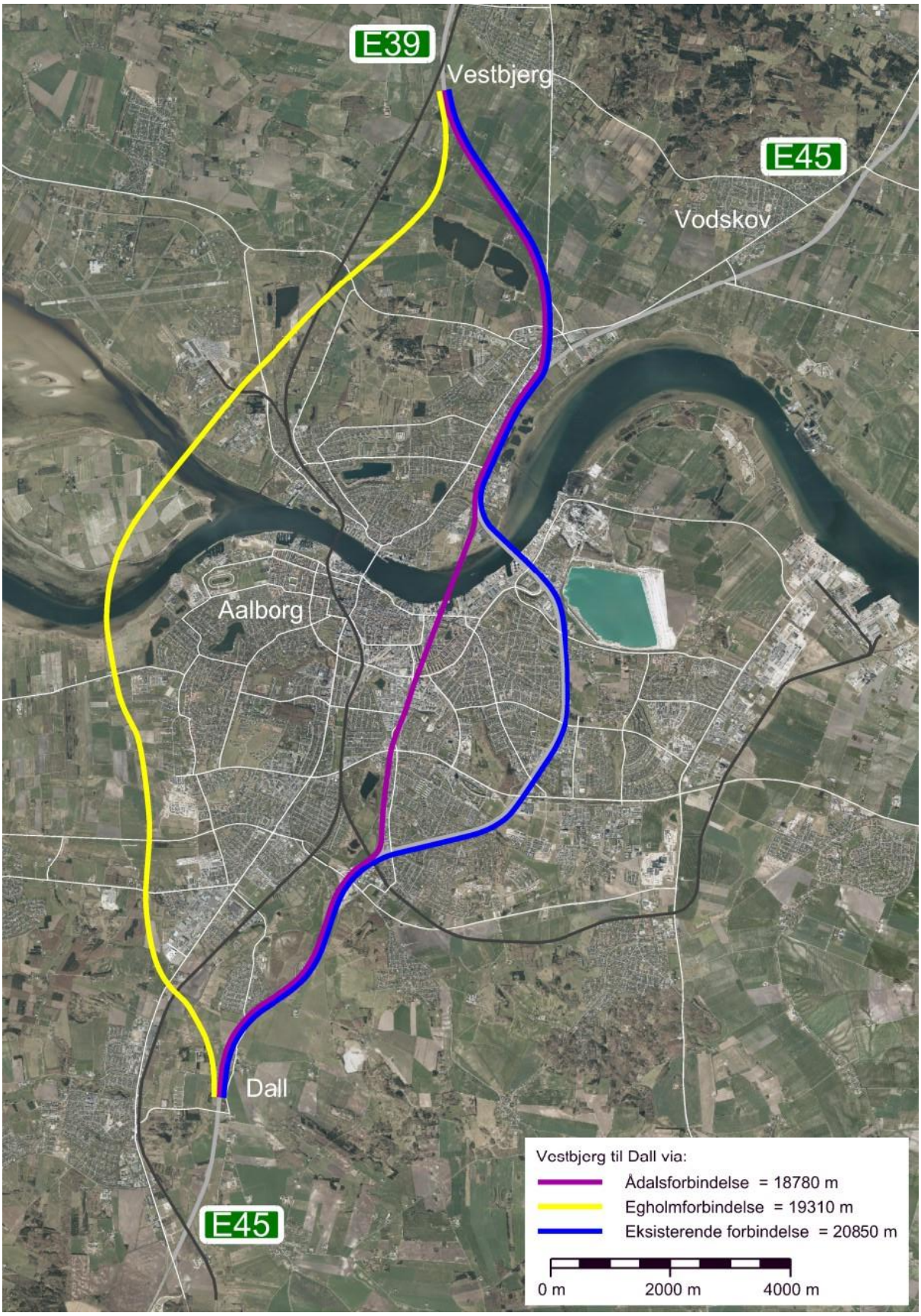
I tilfælde af at Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er lukket, eller der opstår trafikuheld, vil Ådalsforbindelsen være nem at blive dirigeret over til, som alternativ til at krydse fjorden. Den ligger optimalt placeret lige mellem Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen, hvad end man er østvendt eller vestvendt eller kører ad motorvej E39 eller motorvej E45. Egholmforbindelsen vil såmænd være et fint alternativ for bilister, der bor vest for midteraksen af Aalborg, hvis Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er midlertidigt lukket. Men den ligger så langt mod vest, at den vil blive en stor omvej for østvendte bilister til og fra for eksempel supersygehuset, virksomhederne og universitetet i Aalborg øst, samt E45 nord for fjorden.



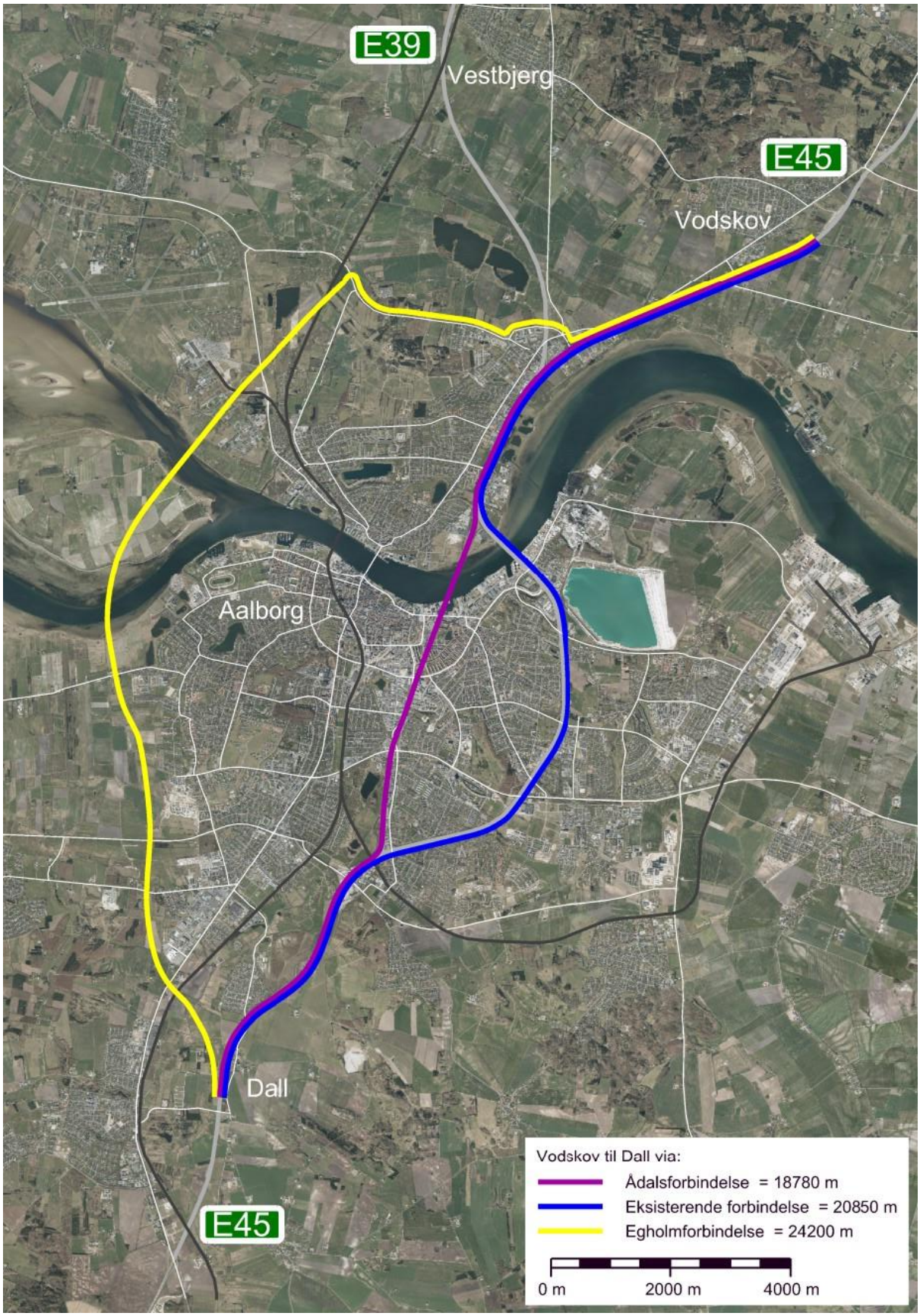
Størstedelen af borgerne i Aalborg og Nørresundby, samt de bilister, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby, vil ikke have incitament til at køre ud og bruge Egholmforbindelsen.
Ådalsforbindelsen vil være et:

- Hurtigere og nemmere alternativ for mange, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Hobrovej og Vesterbro over Limfjordsbroen.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Sønderbro og Østre Allé gennem Limfjordstunnelen.

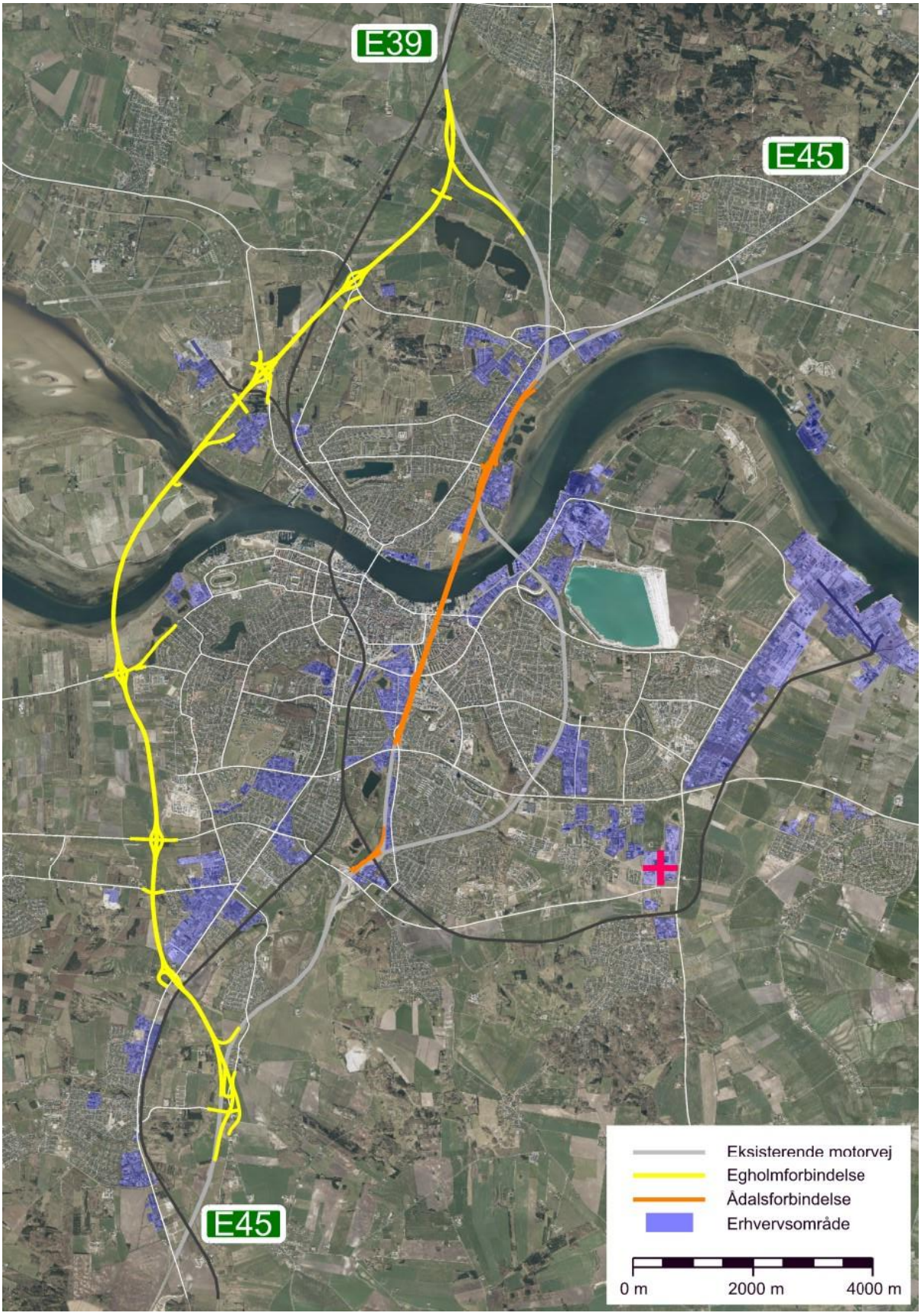
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister



Jo bedre trafikken glider og jo kortere bilisterne har til deres destination, jo bedre og billigere er det både samfundsøkonomisk, miljømæssigt og for de pågældende bilisters tilfredshed. Motorvej E39 og motorvej E45 driver den største andel af bilisterne på tværs af Limfjorden, og i særdeleshed lastvognstrafikken. Ser man på strækningen mellem Vestbjerg og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 500 meter kortere end Egholmforbindelsen, og godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen.



Ser man på strækningen mellem Vodskov og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen, og godt 5400 meter kortere end Egholmforbindelsen. Dette illustrerer, at Egholmforbindelsen kun giver en besparelse for nogle af de vestvendte trafikanter og motorvej E39. Ådalsforbindelsen giver dermed en miljømæssig og samfundsøkonomisk besparelse både for trafikken til og fra motorvej E39 og for trafikken på motorvej E45 samt øvrige bilister i Vendsyssel, der krydser fjorden.


E39
E45
E45
Eksisterende motorvej
Egholmforbindelse
Ådalsforbindelse
Erhvervsområde
0 m
2000 m
4000 m

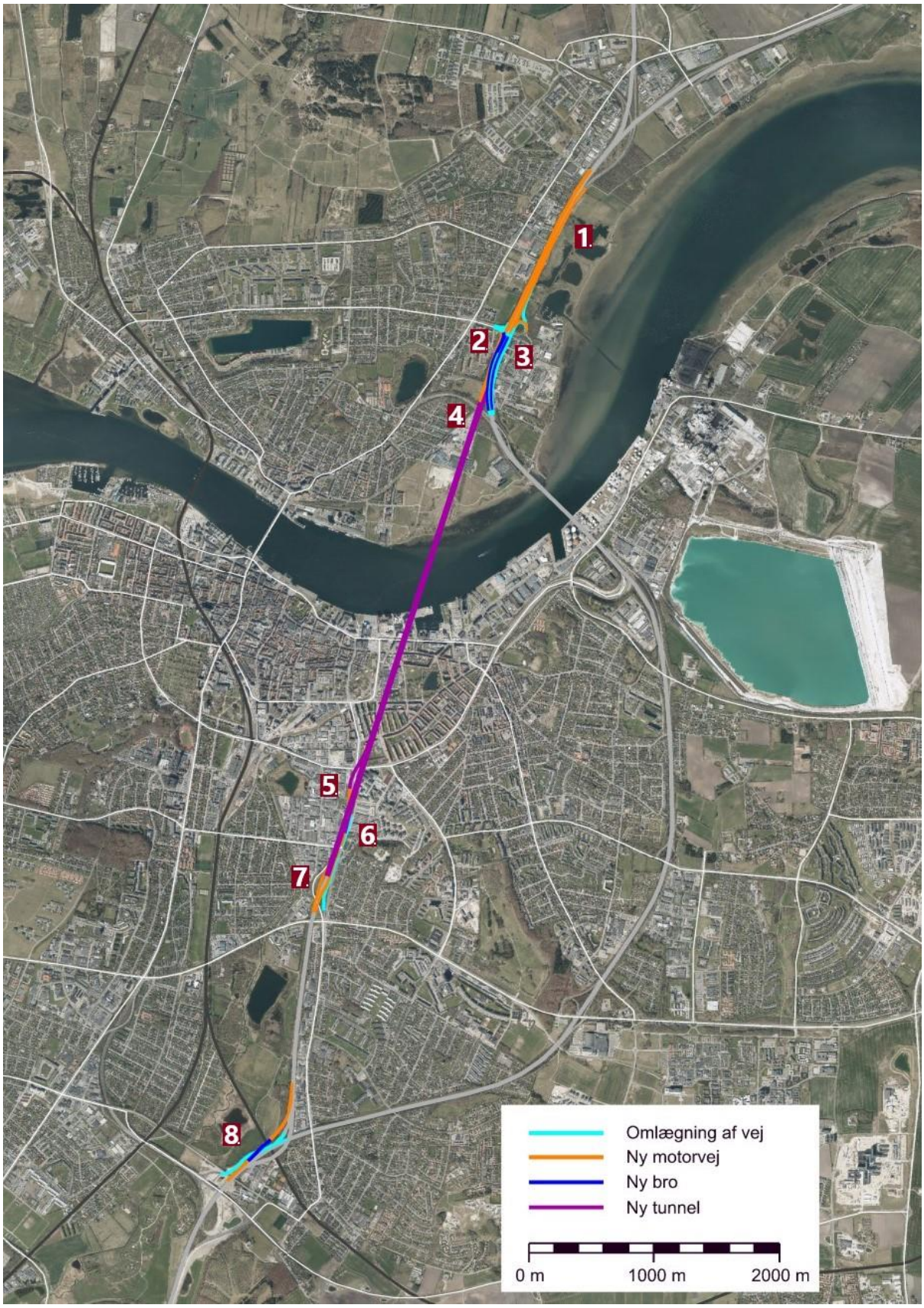
4. Effektivitet for erhvervslivet

Mange virksomheder og iværksættere nord for fjorden efterspørger en infrastruktur, der sikrer en glidende og effektiv trafik. En infrastruktur, som befordrer gunstige forhold for konkurrencedygtighed og attraktive forhold for investorer, arbejdstagere og kunder i hele regionen. En effektiv 3. limfjordsforbindelse vil bidrage til en mere glidende trafik på tværs af fjorden, ved at aflaste de to eksisterende limfjordsforbindelser. Det gælder, hvad end man anlægger en Egholmforbindelse eller en Ådalsforbindelse. Men jf. de øvrige argumenter her i dokumentet, vil der samlet set være flere pendlere, der får reduceret kørselstiden med en Ådalsforbindelse fremfor en Egholmforbindelse. Det er attraktivt og strategisk at opføre virksomheder tæt på motorvej. Derfor vil der sikkert ikke gå længe, før myndigheder og investorer finder på at udstykke ejendommene omkring EgholmforbindeIsen til erhvervsområde, når den står færdig. Dette vil naturligvis gøre det nemt for de ansatte på disse virksomheder at komme på arbejde. Spørgsmålet er bare, om borgerne i Aalborg, Nørresundby og resten af Nordjylland ønsker en støjende motorvej, synet at buldrende trafik og virksomheder på den ellers naturskønne og rekreative egn, hvor Egholmmotorvejen er projekteret til at forløbe? Hovedparten af de nuværende virksomheder i Aalborg og Nørresundby befinder sig netop strategisk i nærheden af de eksisterende motorveje. Derfor er det mest optimalt at aflaste trafikken i nærheden af de nuværende erhvervsområder. En Ådalsforbindelse vil bringe mange bilister hurtigere til og fra arbejde i Aalborg, Nørresundby og på tværs af fjorden til hele regionen, samt aflaste både Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

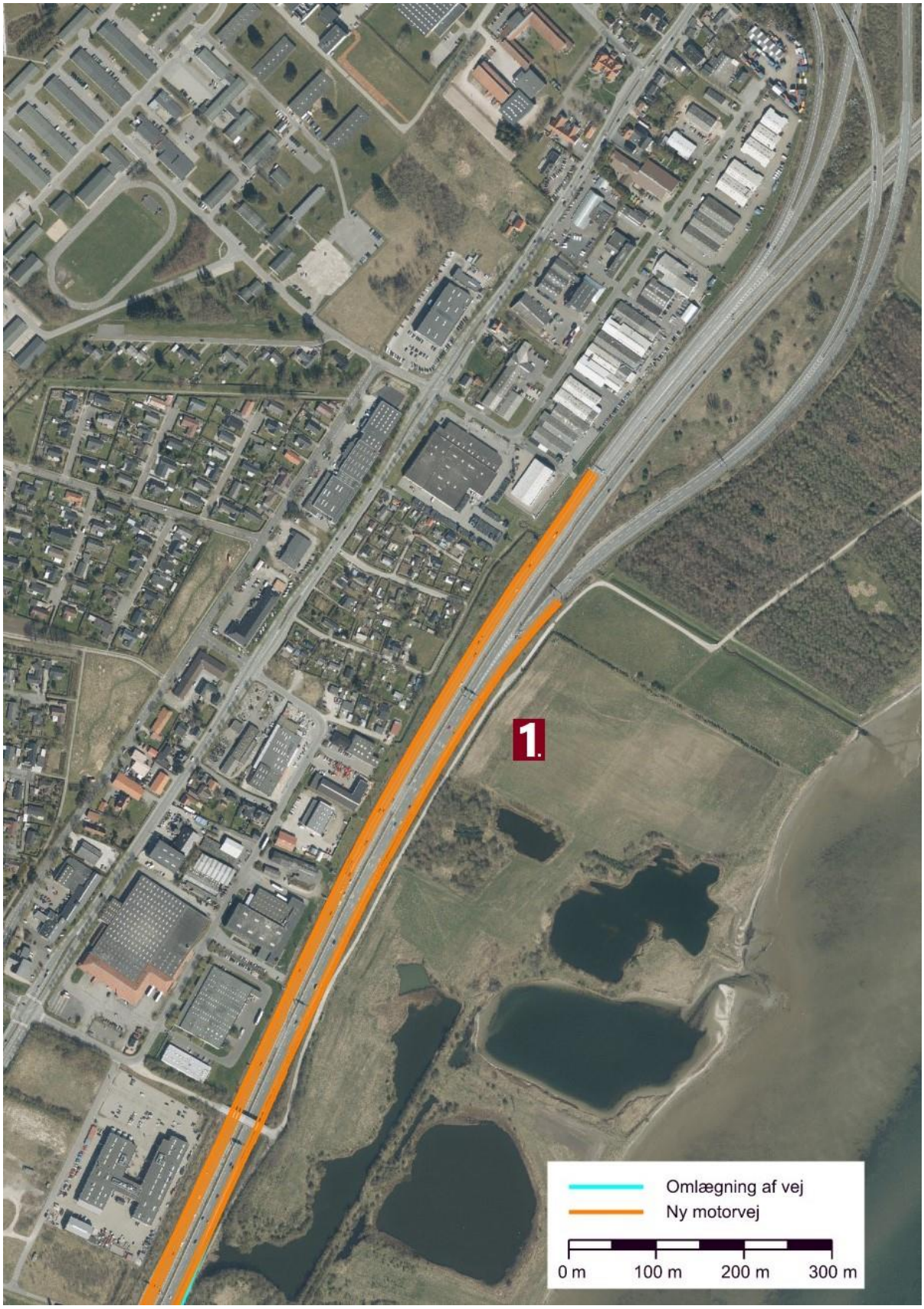
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening

Ådalsforbindelsen udgør ca. 5 km anlæg af ny motorvej. Egholmforbindelsen udgør ca. 20 km nyt motorvejsanlæg. Egholmforbindelsen strækker sig altså over et 4 gange så langt areal som Ådalsforbindelsens forlængelse af Ådalsmotorvejen. Det fortæller en del om, hvor mange ressourcer, der forholdsvis ligger i at anlægge og vedligeholde den ene forbindelse frem for den anden. Ådalsforbindelsen kommer kun til at kræve ganske få strimler af areal til ekspropriering. Egholmforbindelsen anlægges overjordisk, hvilket kræver ekspropriation af enormt meget areal. Dens overjordiske anlæg vil medføre auditiv og visuel støj i et bredt bælte over hele den 20 km lange strækning. Den vil ødelægge synet af solnedgangen og naturen for alle, der plejer at nyde området. Den hyppige vestenvind vil blæse støjen fra trafikken forstærket ind over Aalborg og Nørresundby. Spørgsmålet er, om de besøgende og potentielle tilflyttere, som kommer forbi egnen, hvor Egholmforbindelsen er planlagt til at blive anlagt, får lyst til at besøge byen igen eller at flytte til byen, når de opdager, hvor meget værdi Egholmforbindelsen har ødelagt af Aalborgs og Nørresundbys unikke naturskønhed og rekreative områder i vest? Ådalsforbindelsen anlægges primært underjordisk i tunnel. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på motorvej E45 mellem Gug og Limfjordstunnelen, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på mange centrale veje i Aalborg, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen.

Herunder præsenteres en mere detaljeret visualisering og beskrivelse af Ådalsforbindelsen:



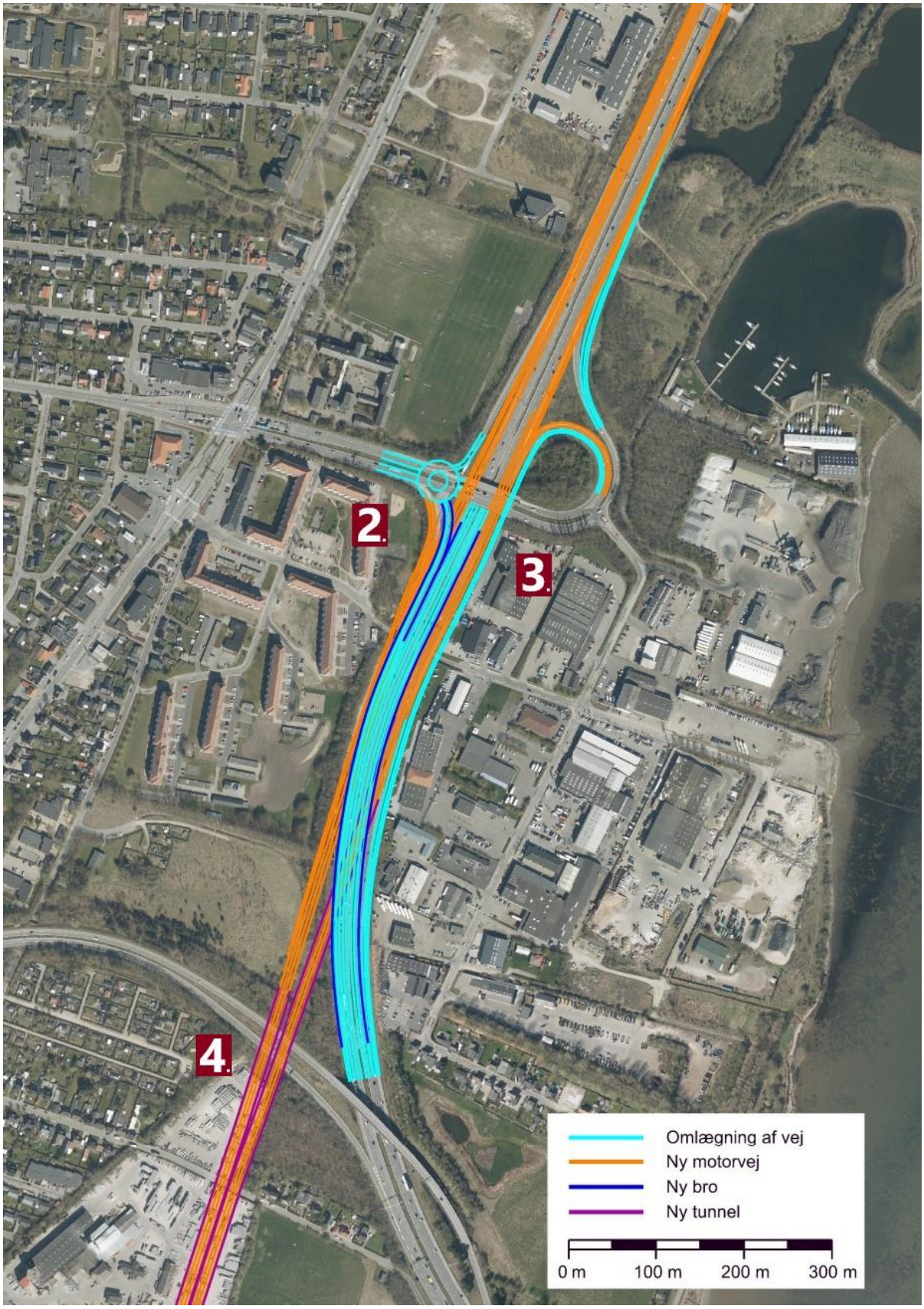
Kort over Ådalsforbindelsens samlede anlæg og referencenumre til knudepunkter undervejs på strækningen.



Kort over motorvej E45 ved afkørsel 10 Høvejen. Syd for denne afkørsel udvides der med 1 spor i både nordgående og sydgående side (1.), frem til afkørsel 21 Nørresundby N. Således vil der alt i alt være 4 spor i både nordgående og sydgående side: 2 spor i hver side, som skal forbinde til Ådalstunnelen mod syd, og motorvej E39 mod nord. 2 spor i hver side, som skal forbinde til Limfjordstunnelen mod syd, og motorvej E45 mod nord.



Skråfoto set mod syd mellem afkørsel afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 21 Nørresundby N. 4 sporet motorvej i begge sider (1.) 2 spor drejer fra den eksisterende motorvej E45 i sydgående side, som fører til Ådalstunnelen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber 3 spor sydgående. Fra rundkørslen føres desuden en tilkørsel til de sydgående spor mod Ådalstunnelen, så der også herfra forløber 3 spor sydgående. I den nordgående side føres der henholdsvis 1 spor fra Ådalsforbindelsen til afkørsel 21 Nørresundby N, samt 1 spor fra Limfjordstunnelen til afkørsel 21 Nørresundby N.



Kort over motorvej E45 mellem afkørsel 22 Nørresundby C og afkørsel 21 Nørresundby N. Sydfra fletter de 3 nordgående spor fra Ådalstunnelen ind under motorvej E45, hvoraf 2 af sporene lægger sig til 2 nordgående spor fra motorvej E45, så der alt i alt føres 4 spor videre nordpå, som senere splitter op ved afkørsel 10 Høvejen. Det 3. nordgående spor fra Ådalstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N. Det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N (3.). 2 sydgående spor drejer fra den eksisterende motorvej E45, som skal føre til Ådalsforbindelsen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber

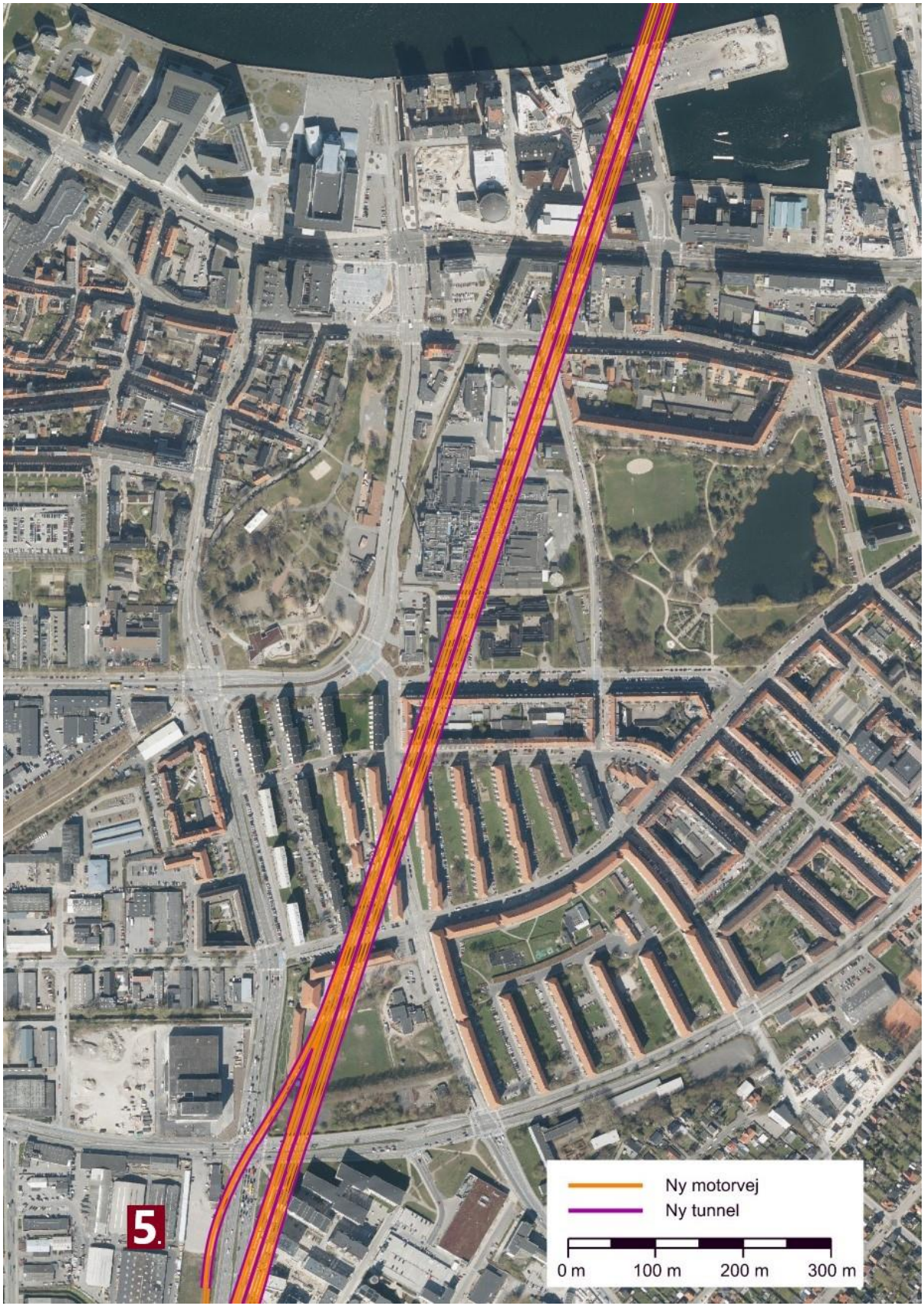
3 spor sydgående. De 3 andre sydgående spor føres ned i Ådalstunnelen lige før de passerer til- og frakørsel 22 Nørresundby C (4.).



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.



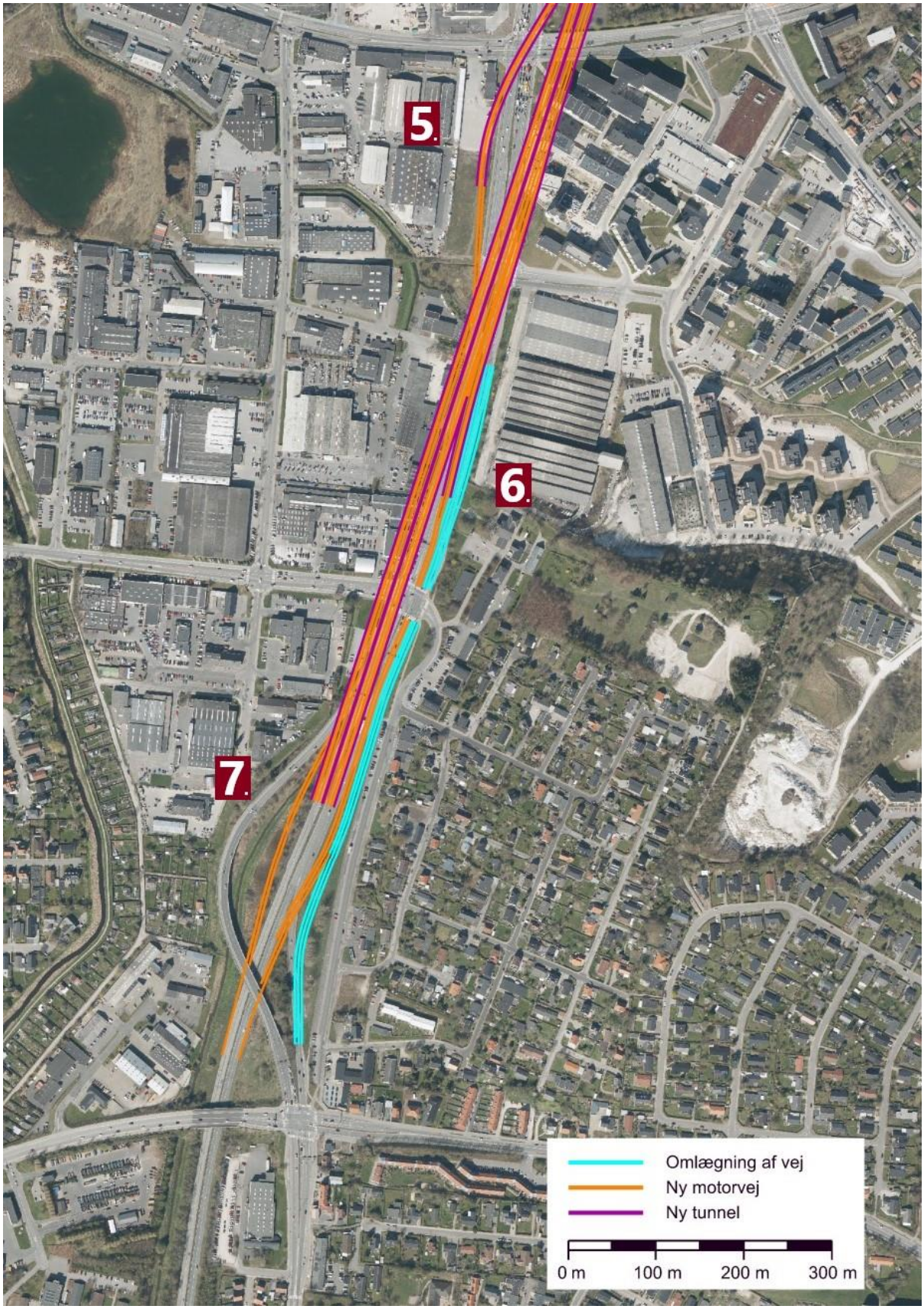
Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Stigsborg Brygge og Limfjorden.



Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Østre Havnegade kvarteret og Øgadekvarteret. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.).



Skråfoto set mod nord med afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Denne afkørsel gør det nemt for bilister nord for fjorden at køre til det centrale Aalborg ved Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal. Der anlægges en tilkørsel til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.), som gør det nemt for bilister fra Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal at køre nordenfjords. Kørebanerne på Sønderbro, vest for Frydendal og Eternitten, omlægges for at gøre plads til afkørsel (5.) og tilkørsel (6.).



Kort over Ådalstunnelens sydlige tilkørsler og afkørsler. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner vest for Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Skråfoto set mod nord med tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner udfor Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Kort over omlægning og udvidelse af sammenfletningen mellem motorvej E45 og Ådalsmotorvejen ved det sydvestlige Gug (8.). Der anlægges en dæmning med 2 spor fra Ådalsmotorvejen i sydgående side, som skal flette sammen med motorvej E45. Dæmningen med de 2 spor skal føres over jernbanen og dernæst over 2 sammenførte spor fra Ådalsmotorvejen og motorvej E45, som skal udgøre afkørsel 28 Aalborg S til Egnsplanvejen. Formålet er at skabe en gnidningsfri sammenfletning mellem Ådalsmotorvejen og motorvej E45 og afkørsel 28 Aalborg S.



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Ådalsforbindelsen i tal:

- 4,20 km nordgående tunnelrør, som forløber fra den nordlige ende af Ådalsmotorvejen før krydset ved Ny Kærvej, til 0,35 km før afkørsel 21 Nørresundby N. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel 0,10 km efter Ny Kærvej i Aalborg. Herfra er strækningen i tunnel på 3,84 km og med 3 spor. Før da forløber tunnelen med 2 spor og 1 nødspor.
- 4,00 km sydgående tunnelrør, som forløber fra afkørsel 22 Nørresundby C, til den nordlige ende af Ådalsmotorvejen i Aalborg. Sydgående tunnelrør har en afkørsel, som udmunder 0,45 km før Ny Kærvej. Frem til da er strækningen i tunnel på 3,25 km og med 3 spor. De resterende 0,75 km i tunnelen forløber med 2 spor og 1 nødspor.
- 1,00 km med 2 ekstra spor på dæmning og bro i sydgående retning af Ådalsmotorvejen i overgangen til motorvej E45 og Egnsplanvejen, for at optimere sammenfletningen.
- 1,40 km med 1 ekstra spor i hver side af motorvej E45 mellem afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 22 Nørresundby C.
- Ny rundkørsel på Sundsholmen ved tilkørsel 21 Nørresundby N, hvor der blandt andet anlægges bro med tilkørsel til E45, samt tilkørsel til Ådalsforbindelsen sydgående.
- 0,65 km af den eksisterende motorvej E45 hæves på strækningen mellem afkørsel 21 Nørresundby N og afkørsel 22 Nørresundby C, så Ådalsforbindelsen kan føres under og flette sammen med E45 og afkørsel 21 Nørresundby i både nordgående og sydgående retning.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 18-12-2023 16:44

Kære trafikminister og folketing

Det anføres i forslag til Anlægslov:

"I modsætning til en eventuel udbygning af E45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden. Derudover vil en 3. Limfjordsforbindelse kunne reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser i og omkring Limfjordstunnelen.

Det vurderes derfor, at 3. Limfjordsforbindelse er samfundsmæssig nødvendig."

Det må bero på en fejl konklusion, når det påstås, at Limfjordsforbindelse via Egholm vil medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden.

Det fremgår af Vejdirektoratets egne tal, at der, hvis Egholmforbindelsen bliver realiseret om 7-8 år, næppevil ske en reduktion af den nuværende trafikbelastning gennem tunnelen. Trafikbelastningen vil være som i dag eller større, og den vil være voksende, da rigtig mange arbejdspladser findes her qua Aalborgs industri, Universitet, nyt Universitetshospital og der fortsat udbygges med nye arbejdspladser i dette område.

Det er heller ikke korrekt, at en 3. Limfjordsforbindelse vil kunne reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser i og omkring Limfjordstunnelen.

Det er nemlig ikke muligt tilstrækkeligt tidligt at fravælge tunnelen, så der vil dannes meget lange kødannelser på begge sider. Der er desuden for de bilister, der har mulighed for at dreje fra, tale om en voldsom omvej, hvis de overhovedet kan komme tilbage til Aalborg Øst og deres arbejde.

Dermed bliver det heller ikke korrekt, når *"det vurderes derfor, at 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er samfundsmæssig nødvendig".*

Det bliver først korrekt, hvis der etableres et ekstra tunnelrør med vendbar trafik, og denne løsning er absolut samfundsmæssig nødvendig, da trafikbelastningen er klart størst mod øst, hvor det nye universitetshospital bygges, hvor Universitetet ligger, samt hvor størsteparten af Aalborgs industri og arbejdspladser er beliggende og fortsat udbygges.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Børsting og Sørensen (peterborgen11@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Egholm motorvejen Vest om Aalborg
Sendt: 17-12-2023 19:46

Jeg har erfaret at man påtænker etablering af en ny motorvej vest om Aalborg. Som Civil ingeniør ved Aalborg Universitet har jeg beskæftiget mig med de tekniske forhold, og vil gerne påpege, at projekt ikke fremstår som den rigtige løsning. Dels fordi den logaritmiske natur af lydtryk betyder, at man skaber nye støjgener ved at opdele trafikken på to motorveje istedet for at udbygge den eksisterende. Dels fordi kødannelse på den eksisterende motorvej dårligt løses med en vest forbindelse. Dertil kommer ødelæggelse af natur og rekreative områder vest for Aalborg. Det synes langt mere fordelagtigt at udbygge den eksisterende forbindelse øst om Aalborg.
Venlig Hilsen
Peter Borgen Sørensen
Lunavej 6
8600 Silkeborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ib Jul Pedersen (ibjul@stofanet.dk)
Titel: Tredje limfjordsforbindelse.
Sendt: 11-12-2023 20:11

Transportministeriet

Trafikalt folkeparti (modstander af Egholm forbindelsen) har omdelt en skrivelse www.3-limfjordsforbindelse.dk/skriv-din-mening for at få folk til at skrive deres mening om forbindelsen. -

Da jeg er af anden opfattelse end dem, har jeg valgt at skrive til jer a.h.t. den snarlige høring.

Her er så min mening:

Selvfølgelig skal Aalborg have en tredje limfjordsforbindelse.

Selvfølgelig er den bedste og billigste løsning en forbindelse hen over Egholm.

Da ideen opstod for mange år siden, var det et ønske, at mindske trafikken fra vest mod øst tværs gennem Aalborg frem til tunellen.

Det problem løser et ekstra rør ikke.

En motorvej over Egholm synes dog, at være skudt over mål.

At man måske kan komme to minutter hurtigere frem på strækningen mellem E45 og E39 ad en motorvej, end ad en kombineret landevej/motortrafikvej betyder intet for kommende brugere.

I Tyskland er forbindelserne mellem motorveje ofte sådanne veje, og der fungerer det fint.-

En kombineret landevej/motortrafikvej er desuden billigere at anlægge og giver mindre trafikstøj.

Til- og frakørsler er lettere at lave og meget broarbejde spares.

Ligeledes udføres til- og frakørsel på Egholm, og den påtænkte særskilte bro fra Nørresundbysiden til Egholm spares. Herved undgås også, at trafikken, som kommer fra Aalborgsiden ikke skal køre gennem Nørresundby for at komme til Egholm.

Venlig Hilsen

Ib Jul Pedersen, Nordtoft 58, 9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Økonomi – alternative løsninger efterlyses
Sendt: 10-01-2024 12:54
Bilag: Økonomi.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Økonomi – alternative løsninger efterlyses

Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenet, hvis membranen ikke holder.

I VVM-redegørelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Bitt Juul Jensen

Økonomi – alternative løsninger efterlyses

Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenet, hvis membranen ikke holder.

I VVM-redegørelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:
https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Løvenskjold (hello@annelovenskjold.com)
Titel: Høringssvar: Kritik af manglende inddragelse af den nye grønne regnemodel
Sendt: 11-01-2024 22:32

Jeg vil hermed fremføre min kritik af beslutningsprocessen vedrørende 3. Limfjordsforbindelse via Egholm, specifikt den manglende inddragelse af **den nye grønne regnemodel**, udarbejdet af forskere fra Aarhus Universitet, DREAM og Danmarks Statistik. I alt taber samfundet svimlende 245 milliarder kroner om året på grund af skader på miljøet, viser beregninger med den grønne regnemodel.

Det burde have været undersøgt, hvilke miljø- og klimakonsekvenser Egholmlinjen får - også i en økonomisk ramme. Særligt i lyset af, at projektet i forvejen

- har modtaget meget omfattende og meget kvalificeret kritik på en lang række forskelligartede punkter, som behandles i talrige andre høringssvar
- har en meget dårlig samfundsøkonomisk forrentning
- møder omfattende modstand i lokalbefolkningen*.

Det er dybt kritisabelt, at myndighederne ikke inddrager et værktøj som den nye grønne regnemodel i beslutningsprocessen. Der har været rig mulighed for at inddrage den, eftersom den lå klar til brug allerede i januar 2023.

Denne model tilbyder afgørende indsigt i miljømæssige-økonomiske konsekvenser, som ikke må overses, og som befolkningen har krav på at få oplyst!

*Referencer:
Jysk Analyse: Meningsmåling vedr. Limfjordsforbindelsen, hele regionen, maj 2014
Jysk Analyse: Meningsmåling vedr. Limfjordsforbindelsen, hele regionen, november 2019
Jysk Analyse: Meningsmåling vedr. Limfjordsforbindelsen, hele regionen, juni-juli 2023

Anne Aall Løvenskjold Speich
Jakob skomager Vej 4, 2 TV
9000 Aalborg
60 89 86 75

Best regards

// Anne Løvenskjold

---
www.annelovenskjold.com
social: @anne_lovenskjold

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:29

Modsat et hvert andet projekt, har man i dette tilfælde valgt ikke at regne på alternative placeringer.
Dette til trods for, at forrentningen, hvis Aalborg Kommunes tilskud på kr 600 millioner fraregnes, (skal pristalsreguleres), ikke opfylder kravet om min. 3% afkast ved offentlige investeringer. Kravet er fastsat af FT.
Med venlig hilsen
Peter Petersen
Enggaardsgade 38E 2.tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten Ries (karsten.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg
Sendt: 10-01-2024 22:12

Hermed mit høringssvar til VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg.

Egholmlinjen er et alt for dyrt og dårligt projekt. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering på 7,3 milliarder kr. slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen. Det er lige så uacceptabelt, at Aalborgs borgere via skatten skal betale 600 mio. kr. og dermed være medfinansierende på et statsligt vejanlæg.
Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Venlig hilsen

Karsten Ries
Johannes Hofmeisters Vej 8
DK-9000 Aalborg
E: karsten.ries@gmail.com
M: +45 2559 0840

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:03

Nej til Egholmmotorvej – Økonomisk en dårlig

Egholmlinjen er ikke samfundsmæssigt økonomisk, og der findes andre og bedre alternative til løsning af trængslen på E45. En udvidelse af den eksisterende linjeføring på E45 vil endog være væsentligt billigere og mere fordelagtigt end Egholmmotorvejen. Det skyldes, at trængslen på E45 ikke vil forsvinde, selv om Egholmmotorvejen anlægges og står færdig omkring det planlagte tidspunkt.

Transportministeriet nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring. Vi og for den sags skyld transportministeriet ved, at der er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, ikke giver yderligere støj og er flere mia. kr. billigere.

Der ligger et forslag om udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør og et forslag til en Citytunnel, som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor "Kridtsvinget" sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.

Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Ifølge lektor emeritus Kaj Jørgensen, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu.

En investering i en motorvej over Egholm er i strid med målene om grøn omstilling og bør revurderes. Jeg opfordrer derfor politikerne til at I tager disse bekymringer alvorligt og lytter til eksperterne.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Jensen (bjarne58jensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:42

Pengene bruges bedst ved udbygning af E45

Den muligvis kommende motorvej, med linjeføring over Egholm motorvejen, har en ringe forrentning. Samfundsøkonomisk kan det ikke betale sig at bygge denne Danmarks dyreste motorvejsstrækning. Det er fastslået af flere eksperter i trafik og samfundsøkonomi, både lokalt (Kaj A. Jørgensen og Anker Lohmann-Hansen) og nationalt (Mogens Fosgerau og Otto Anker Nielsen). Derfor bør den eksisterende E45 udbygges på strækningen gennem Aalborg og Nørresundby, gerne ved at tilføje et ekstra tunnelrør - en løsning som fungerer udmærket i Hamborg, hvor der er bygget ekstra tunnelrør under Elben. I løbet af årene er prisen for den 3. Limfjordsforbindelse steget betydeligt og Aalborg Kommunes del af de samlede udgifter stiger også hastigt. Det kommer til at koste Aalborg Kommune en del millioner til diverse tilkørselsveje og veje til tværgående trafik. Den samlede regning for den mulige 3. Limfjordsforbindelse til Aalborg Kommunes borgere, bliver væsentligt højere end de 600 millioner kroner som indtil videre er på tale, garantien fra regeringen vedrørende at beløbet vil være maksimum vil ikke blive virkelighed. Udgiften til løsningen med et nyt tunnelrør ved E45 er aldrig blevet beregnet realistisk, men mon ikke det bliver billigere?

Nye motorveje er meget dyre, så lad os i hvert fald bruge pengene hvor det giver mest nytte - der hvor det er bedst samfundsmæssigt. Vi må tage hensyn til miljøet, bevare Egholm og forhindre ny støjplage for mange flere borgere i Aalborg.

Venlig hilsen

Bjarne Jensen

Kongensgade 20

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Økonomi – alternative løsninger efterlyses
Sendt: 10-01-2024 19:15
Bilag: Økonomi.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Økonomi – alternative løsninger efterlyses
Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenet, hvis membranen ikke holder.
I VVM-redegørelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.
I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.
Bliv inspireret af Utrecht:
En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Økonomi – alternative løsninger efterlyses

Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenet, hvis membranen ikke holder.

I VVM-redegørelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:
https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Flemming Nielsen (nielsenbirkelse@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 22:33

Til Transportministeriet

Som borgere i Aalborg midtby er vi imod en motorvej over Egholmd af mange grunde.
En af dem er økonomien i projektet. Det er folkevalgtes pligt at forvalte offentlige midler økonomisk forsvarligt. Motorvej over Egholm forventes af koste ca. DKK 7,9 mia., hvoraf Aalborg Kommunes borgere via deres skat betaler DKK 600 mia. Det er helt uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Den samfundsmæssige gevinst af Egholmforbindelsen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen, inkl. en effektiv støjafskærmning af E45 gennem boligområder Det er DKK 2 mia. billigere at udvide Limfjordstunnelen end at bygge en motorvej over Egholm. På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0. I stedet er der en gevinst på DKK 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne. Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.

Vi vil gerne gentage igen, at det er de folkevalgtes pligt, at forvalte de offentlige midler økonomisk forsvarligt. Dette er ikke sket i denne sag, hvor beslutningen om at anlægge Danmarks dyreste stykke motorvej bliver truffet uden at alternative og bedre placeringer er undersøgt.

Udover økonomien kommer også de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder samt tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge samt en betydelig miljøbelastning i anlægsfasen.

Vi beder de ansvarlige for dette forslag anlæg af 3. Limfjordsforbindelse om at leve op til deres ansvar om ift. anvendelse af offentlige midler.

Annette og Flemming Nielsen
Østerågade 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Ries (susanne.d.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar - anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 09:56

Høringssvar - anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Egholmlinjen er et alt for dyrt og dårligt projekt. Det er uhørt, at der i forbindelse med en så stor samfundsinvestering på 7,3 milliarder kr. slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen. Man har lagt sig fast på et projekt, der er mange år gammelt uden hensyn til de nye anbefalinger fra faglige eksperter som trafikforskere, der kan dokumentere både billigere og bedre alternativer for aflastning af trafikken. Som myndighed er man forpligtet til at oplyse sagen - netop for at finde den bedste løsning for trafikafvikling, byen, mennesker og natur. Anlægget af en motorvej vil få så store konsekevenser for Aalborg og de kommende generationer, at vi i det mindste bør gøre os umage og sikre os, at vi har det helt rette billede af udfordringerne. Det er ikke tilfældet i forhold til det nuværende projekt. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Jeg vil bede om, at projektet ændres til en undersøgelse af de nutidige relevante muligheder, så vi kan få et nuanceret billede af en trafik løsning baseret på faglige vurderinger frem for politiske holdninger.

Venlig hilsen
Susanne Ries
Johannes Hofmeisters Vej 8
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Rosenkilde (jens.rosenkilde@hotmail.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 18:19

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er helt hen i vejret, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen, som er bedre og billigere. Det er lige så uforståeligt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg, som vi ikke får gavn af men blot støjen fra. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, som aldrig har været foretaget siden etableringen Også helst med en overdækning igennem boligområder. Plus, at E45 skal renoveres på sigt, så hvorfor ikke slå de to projekter sammen og spare tid og penge.

Med venlig hilsen
Murermester, Jens Rosenkilde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Fra: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Titel: Jeg er imod de, 3 Limfjordsforbindelse over Egholm- ikke mindst pga. økonomien
Sendt: 08-01-2024 17:57

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.
Venligst bekræft modtagelsen af denne mail- Tak

Venlig Hilsen

Per Bang
pbang ++
People Search & Selection
NOVI Science Park
Niels Jernes Vej 10 9220 Aalborg Øst
Tlf. + 45 22 23 80 00
www.pbang.dk - per@pbang.dk
Dette er en e-mail fra

pbang++ People Search & Selection

Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger, som udelukkende er beregnet for den angivne modtager. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget denne e-mail, bedes du venligst kontakte afsenderen. Desuden bedes du straks slette denne e-mail uden at gøre brug af eller videresende dens indhold.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvej, høringssvar. Økonomi.
Sendt: 07-01-2024 19:29

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

Motorvej i Egholmlinjen er en meget dyr løsning, som jf. de nye beregninger ikke giver nogen samfundsmæssig nettogevinst, dette i modsætning til udvidet tunnelsystem på E45.

De bedste hilsner
Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Høringssvar, lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 14:53
Bilag: Høring Egholm..pdf;

Kære TRM / Anders Petersen,

Se venligst vedhæftede om usikkerheden i de samfundsøkonomiske beregninger. Central er værdisætningen af sparet tid, hvor TERESA bygger på gamle spørgeskemaundersøgelser, som kun har spurgt en delmængde af befolkningen, og derfor kan være fejlbehæftet. Endvidere ses værdien af landbrugsproduktion over 50 år ikke at indgå i beregningerne. Der tænkes IKKE på ekspropriationsværdien, men på værdien af landbrugsproduktionen som den vil indgå i BNP og som derfor vil blive formindsket. Dette såvel landbrugsarealer,som bliver direkte fjernet pga motorvejen, som arealer, som indgår som erstatningsarealer.

Ovenstående punkt 1-4 bør, som minimum i overslagsform, gennemføres for at give Folketinget et retvisende grundlag for at træffe beslutning. I modsat fald bliver Folketinget ført bag lyset, idet man i givet fald beslutter en anlægslov uden at vide, at der findes et alternativ med såvel bedre økonomi som bedre klima- og sundhedseffekter.

Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse - økonomi og trafikale forhold.

1. Den centrale vurdering af økonomien i rapporten baseres på TERESA, som igen bygger sine økonomiske vurderinger af værdien af tid anvendt til transport på nogle gamle (ca 2006) spørgeskeemaer, som mundede ud i Tidsværdistudiet og Danish value of time study - final report. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

1a. Den aktuelle rapport bygger på TERESA 6.0. Er der foretaget nyere spørgeskemaundersøgelser, der er anvendt til opdateringen til TERESA 6.0. ?

1b. Ovennævnte studier inkluderede ikke cyklister. Er de derfor overhovedet videnskabeligt holdbare, fordi cyklisters vurdering af den tidsmæssige værdi kunne være anderledes og således samlet give anledning til andre konklusioner?

1c. Værdien af spørgeskemaer er tvivlsom, når det drejer sig om hypotetiske antagelser, i dette tilfælde betalingsvilligheden for en given tidsbesparelse. Der synes ikke at indgå konkrete, fysiske undersøgelser eller forsøg omkring dette i TERESA 6.0. Selve grundlaget for undersøgelserne og dermed værdien af TERESA 6.0. må derfor frygtes at være misvisende.

1d. Som bekendt viste betalingsvilligheden over Kronprinsesse Marys Bro sig at være mindre end de 14 kr., der oprindeligt var kalkuleret med, og der kom væsentligt mindre trafik her end forventet, mens der stadig var betydelig trafik på Kronprins Frederiks Bro, og der var således et stort antal bilister, som foretrak længere tid frem for at betale broafgift. Da denne blev fjernet, ændredes trafikmønsteret markant med meget større trafik på Kronprinsesse Marys Bro. Er der på den baggrund foretaget fornyet vurdering af bilisters betalingsvillighed generelt? Hvis ja, hvordan indgår den i TERESA 6.0. ? Ville ovennævnte mindre betalingsvillighed være i overensstemmelse med beregningerne i TERESA 6.0. ? Med andre ord, ville TERESA 6.0. være kommet til samme resultat, som det der skete i virkeligheden eller er der en uoverensstemmelse ? I sidstnævnte tilfælde, hvordan ville det påvirke samfundsøkonomien for den 3. Limfjordsforbindelse ?

2. Der ses i de samfundsøkonomiske beregninger ikke en opgørelse over værdien af tabt landbrugsproduktion over de 50 år, som beregningerne dækker. Tabet af landbrugsproduktion er jo konkret, i modsætning til den teoretiske værdi af tidsgevinster. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

2a. Hvor store landbrugsarealer vil gå tabt, både på grund af selve vejen, men også fordi de evt måtte afskæres fra bedriften og derved blive udyrkbare i praksis, herunder produktionsarealer, som bliver inddraget til erstatningsnatur ?

2b. Hvor stort bliver tabet af den manglende landbrugsproduktion over 50 år og hvordan vil det påvirke den samlede samfundsøkonomiske værdi af Egholmforbindelsen ? Der tænkes ikke på erstatnings/kompensationsværdien af ejendomme, men værdien af den konkrete produktion, som indgår i BNP, som dermed formindskes.

3. På kort over trafikprognoser ses betydeligt mindsket trafikbelastning i centrale dele af Aalborg, og især hen mod den nuværende Limfjordstunnel. Der ses forventeligt en betydelig øgning af trafikken via Egholmforbindelsen, men der ses kun beskeden øgning af trafikken fra centrum hen mod Egholmforbindelse af enkelte veje. Hvordan forklares denne diskrepans ?

4. Der er ikke i den opdaterede MKV fra 2023 lavet samfundsøkonomiske beregninger for alternativer til den foreslåede linjeføring, hverken mht anden linjeføring for biler eller alternativer med cykling eller kollektiv transport. Der er således betydelig risiko for en kæmpemæssig samfundsmæssig fejlinvestering på linje med Prinsesse Marys Bro, bare gange 3 eller 4. Manglende alternativer hindrer reelt Folketinget i at tage stilling på et retvisende grundlag. I disse tider, hvor klimaspørgsmålet bør stå i centrum for infrastrukturinvesteringer, er det særdeles vigtigt ikke at lave investeringer, som på samme tid øger udledningen af klimagasser og har en enten negativ samfundsmæssig værdi eller dårligere samfundsmæssig værdi end alternativet, da disse ressourcer kunne allokeres andre samfundsprojekter, herunder klima- og sundhedsprojekter. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

4a. Hvor meget skal trafikken i Limfjordstunnelen reduceres i myldretiden før der ikke er trængsel, eller at denne er så beskeden, at en 3. Limfjordsforbindelse ikke giver samfundsøkonomisk mening, også med de aktuelle beregningsmetoder ?

4b. Hvis de aktuelle cykelstier over Limfjorden suppleres med yderligere 2 cykelbroer, strategisk placerede i forhold til aktuelle trafikmønster, hvor mange trafikanter ville da kunne spare tid ved at cykle frem for at køre i bil, såvel gennem Limfjordstunnelen som via Egholmforbindelsen ?

4c. Med de nuværende antagelser om værdien af tidsgevinster og -tab, hvor stort et tilskud skulle man give cyklister, for at de ville vælge cykel frem for bil? Herunder under hensyntagen til, at nogle trafikanter ville have en tidsmæssig gevinst ved at cykle frem for at køre i bil ?

4d. Under forudsætning af at 2 supplerende cykelbroer i høj kvalitet med tilsvarende højkvalitets tilslutnings cykelstier på begge sider på 1-2 km, herunder afskærmning mod vejr og vind og niveaufri krydsning af vejkryds, kan bygges for 2 mia. kr., efterlader det inden for det eksisterende ramme sv.t. Egholmmotorvejen 5,8 mia. kr. til tilskud, sv.t. 6.900 passager á 40 kr. på alle hverdage de næste 50 år. Tilskuddet bør kun gives i myldretiden med et tillæg på 15-20 minutter på hver side, (og bør i øvrigt aftrappes gradvis efter 30 år, når der er kommet en anden cykelkultur). I dag passerer 3.500 cyklister og 1000 gående Limfjorden dagligt, men langt fra alle i myldretiden. Hvad vil den potentielle samfundsøkonomiske gevinst for et sådant projekt være, såfremt man medregner sundhedsgevinster ved cykling i stedet for bil (8 kr. pr km), værdien af nedsat trængsel i tunnelen med nuværende værdisætning, værdien af opretholdt landbrugsproduktion, værdien af mindsket CO_2 udledning og værdien af støjreduktion og forurening i centrale dele af Aalborg (formentlig medførende færre dødsfald), hvis antal køretøjer pr time i spidsbelastningen reduceres med henholdsvis 500 og 1.000?

Ovenstående punkt 1-4 bør, som minimum i overslagsform, gennemføres for at give Folketinget et retvisende grundlag for at træffe beslutning. I modsat fald bliver Folketinget ført bag lyset, idet man i givet fald beslutter en anlægslov uden at vide, at der findes et alternativ med såvel bedre økonomi som bedre klima- og sundhedseffekter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod motorvejsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:24

Økonomi

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Pape (c.burskov@gmail.com)
Titel: Engholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 16:51

Limfjordsforbindelsernes samfundsøkonomi

Gennem tiden er der lavet en del beregninger af økonomien for en 3. Limfjordsforbindelse - enten som en vestlig forbindelse via Egholm eller som en østlig med ekstra rør ved den nuværende tunnel kombineret med en udvidelse af E45. Her er mit forsøg på at beskrive udviklingen:

VVM 2006:

I denne VVM-undersøgelse foretaget af Nordjyllands Amt, kostede vest 3,6 mia. kr. og øst 1,8 mia. Dengang lavede man ikke en beregning for effekten over 50 år.

VVM 2011.

Denne VVM blev lavet af Vejdirektoratet. Vest var på fem år steget med 31 %, mens prisen på øst var sat op med hele 231 %. Den kom næsten til at koste det samme som ruten via Egholm!

Min tolkning af dette er, at der sad nogle folk i Vejdirektoratet og andre steder, som var trætte af, at der ikke snart blev taget en beslutning. Så synes de lige, de ville lave en rapport, som var helt klar i mælet!

Projektet, der blev præsenteret som det østlige alternativ, var ganske voldsomt. Det var hele 12 motorvejsspor under Fjorden. For at udfletningen syd for kunne være der, måtte et kæmpe erhvervsområde ved Mineralvej eksproprieres.

I 2011 kørte der stadig langt under 80.000 biler pr. hverdagsdøgn i Limfjordstunnelen. Kapacitetsgrænsen var ikke nået. Gevinsterne var derfor størst på den model, der gav en genvej vest om byen. De to ting til sammen: opskruet pris og ingen køer, man kunne opnå en fordel ved at fjerne, ledte til, at øst fik et direkte underskud på 3,3 mia. kr. mens Egholmforbindelsen fik et overskud på 5,3 mia.

På basis af dette, valgte byrådet side. Og derefter en masse andre, som ikke ville være uenige. Tallene fra VVM 2011 er blevet stående på nethinden hos Egholm-motorvejens tilhængere og bruges den dag i dag. Billedligt set svarer det til, at deres internetforbindelse gik ned i år 2011, mens de fine tal stadig var på skærmen.

VVM 2021:

I løbet af 2010'erne passerede trafikmængden Limfjordstunnelen kapaciteten. Der opstod køer i myldretiden. Pludselig blev det vigtigt og værdifuldt at fjerne disse køer – vigtigere end at give en lille trafikmængde mellem Aalborg S/V og Jammerbugt en genvej. Vejdirektoratet var desuden begyndt at bruge en beregningsmodel (LTM 3.2) som opdelte døgnet op i 10 tidsperioder. Derved opfangede man problemet med disse køer.

Med den nye model og højere anlægspris faldt forrentningen for Egholm-forbindelsen voldsomt! Fra 5,3 mia. til blot 0,2 mia. (eller 0,5 mia. med en ændret udformning ved Svenstrup). Det skyldtes, at Egholmforbindelsen er placeret så langt mod vest, at aflastningen af Limfjordstunnelen er lille. Vejdirektoratet kunne dog ikke få lov til at beregne forrentningen af den østlige model.

Men det må jo være logisk, at man ved tilstrækkelig udvidelse af den østlige linjeføring - f.eks. 50 % - vil opnå tilstrækkelig kapacitet. Lokale eksperter har anslået, at den samfundsmæssige forrentning af en østlig model med blot et enkelt nyt rør og stikveje mod City Syd og fra E39 til Vadum vil være ca. 2 mia. kr. Se en

video om dette her: www.kortlink.dk/2ntgr

VVM 2023:

Der er netop kommet en ny beregning, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/37 . Der er blevet et krav, at man også medtager taksering af CO2 ved anlæg. Samtidig er anlægsprisen steget. Begge dele trækker ned i overskuddet.

Man kunne derfor forvente, at Egholmforbindelsen ville give direkte underskud. Men regnskabet ender alligevel med et overskud på 0,6 mia. En vigtig årsag hertil er, at trafikken er steget så meget, at en lempelse af problemet med kø i Limfjordstunnelen får endnu større værdi. Faktisk vindes der over 1 mia. ekstra på denne post.

Men det må jo så gælde begge linjeføringer. Man må derfor forvente et samfundsmæssigt overskud på mindst 3 mia. hvad angår øst-løsningen.

Øst-løsningen er simpelthen det bedste valg. Men transportministeren tillader ikke, at Vejdirektoratet regner det efter, for nu har ”man” eller ”nogen” jo "valgt" linjeføringen via Egholm.

En helt anden måde at forstå, hvorfor en vest-løsning ikke er rentabel, er trafiktallene. Allerede 3 år efter åbningen af ruten vest om, forventer Vejdirektoratet, at der igen vil køre flere biler igennem Limfjordstunnelen, end der er plads til. Så starter køen igen!

Med i regnskabet er ikke alle de ekstra omkostninger, der plager især Egholm-ruten: taksering af risikoen for at ødelægge kilden til 1/3 af Aalborgs drikkevand, af sygdom, sundhedsudgifter og tidlig død, hvis yderligere 10.000 boliger udsættes for sundhedsskadelig støj, af risikoen ved at rode i asbestdepoter, af tabet af rekreative områder og af risikoen for at ødelægge levesteder for dyr, der anses for truede, her under odder.

Så kom odderen også med i dette indlæg.

Samfundsmæssig gevinst

	Via Egholm		**Ekstra rør/E45**	
Mio. kr.	Pris	**Gevinst**	Pris	**Gevinst**
2006	3.650		1.815	
2011	4.767	**5.348**	4.188	**-3.317**
2021	7.013	**465**	Ca. 4.000	**Ca. 2.000**
2023	7.773	**624**	Ca. 4.500	**Ca. 3.000**

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Pape (c.burskov@gmail.com)
Titel: Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 16:42

Gennem tiden er der lavet en del beregninger af økonomien for en 3. Limfjordsforbindelse - enten som en vestlig forbindelse via Egholm eller som en østlig med ekstra rør ved den nuværende tunnel kombineret med en udvidelse af E45. Her er mit forsøg på at beskrive udviklingen:

VVM 2006:
I denne VVM-undersøgelse foretaget af Nordjyllands Amt, kostede vest 3,6 mia. kr. og øst 1,8 mia. Dengang lavede man ikke en beregning for effekten over 50 år, (hvilket i dag bruges til at finde frem til den samfundsøkonomiske værdi af et sådant byggeri).

VVM 2011:
Denne VVM blev lavet af Vejdirektoratet. Prisen på vest var på fem år steget med 31 %, mens prisen på øst var sat op med hele 231 %. Den kom næsten til at koste det samme som ruten via Egholm!
Min tolkning af dette er, at der sad nogle folk i Vejdirektoratet, som var trætte af, at der ikke snart blev taget en beslutning. Så synes de lige, de ville lave en rapport, som var helt klar i mælet!
Projektet, der blev præsenteret som det østlige alternativ, var ganske enormt. Det var hele 12 motorvejsspor under Fjorden. For at udfletningen syd for kunne være der, måtte et kæmpe erhvervsområde ved Mineralvej eksproprieres.
I 2011 kørte der stadig langt under 80.000 biler pr. hverdagsdøgn i Limfjordstunnelen. Kapacitetsgrænsen var ikke nået. Gevinsterne var derfor størst på den model, der gav en genvej vest om byen. De to ting til sammen: opskruet pris og ingen køer, som man kunne få fordel af at fjerne, var nok udslagsgivende for, at øst fik et direkte underskud på 3,3 mia. kr., mens Egholmforbindelsen fik et overskud på 5,3 mia.
På basis af dette valgte Aalborg Byråd at anbefale Egholm-forbindelsen. Og derefter en masse andre, som ikke ville være uenige. Tallene fra VVM 2021 er blevet stående på nethinden hos Egholm-motorvejens tilhængere, og bruges den dag i dag i debatten. Billedligt set svarer det til, at deres internetforbindelse gik ned i år 2011, mens de fine tal stadig var på skærmen.

VVM 2021:
I løbet af 2010'erne passerede trafikmængden Limfjordstunnelen kapaciteten. Der opstod køer morgen og eftermiddag. Pludselig blev det vigtigt og værdifuldt at fjerne disse køer – vigtigere end at give en forholdsvis lille trafikmængde vest om Aalborg en genvej. Vejdirektoratet var desuden begyndt at bruge en beregningsmodel (LTM 3.2), som opdelte døgnet op i 10 tidsperioder. Derved indfangede man det store problem: køerne i myldretiden i beregningen.
Med den nye model og højere anlægspris faldt forrentningen for Egholm-forbindelsen voldsomt! Fra 5,3 mia. til blot 0,2 mia. (eller 0,5 mia. med en ændret udformning ved Svenstrup). Den lave forrentning skyldtes formentlig, at Egholmforbindelsen er placeret så langt mod vest, at aflastningen af Limfjordstunnelen er lille.
Tidligere transportminister Ole Birk Olesen (LA) besluttede i 2019, at Vejdirektoratet skulle opdatere beregningen for en vestlig model og kun denne - som forberedelse til en anlægslov.
Men det må jo være logisk, at man ved tilstrækkelig udvidelse af den østlige linjeføring - f.eks. 50 % - vil opnå tilstrækkelig kapacitet, og at den vil være billigere at anlægge. Lokale eksperter har for nylig anslået, at den samfundsmæssige værdi af en østlig model med blot et enkelt nyt rør og stikveje mod City Syd og fra E39 til Vadum vil være ca. 2 mia. kr.
VVM (MKV) 2023:
I den nye rapport er anlægsprisen for Egholm-linjen er steget til 7,8 mia. kr., se www.3-limfjordsforbindelse.dk/37 .
Man kunne derfor forvente, at Egholmforbindelsen gav direkte underskud. Men regnskabet ender alligevel med et lille plus på 0,6 mia. En vigtig årsag hertil er, at trafikken er steget så meget, at en lempelse af problemet med kø i Limfjordstunnelen får endnu større værdi. Faktisk vindes der over 1 mia. ekstra på denne post.

Men det må jo så gælde begge linjeføringer. Man må altså forvente et samfundsmæssigt overskud på ca. 3 mia. på Øst-løsningen.

Øst-løsningen må simpelthen være det bedste valg. Men heller ikke den nye transportminister tillader, at Vejdirektoratet regner den efter, for nu har ”man” eller ”nogen” jo "valgt" linjeføringen via Egholm.

DE TING, DER IKKE REGNES MED

Visse poster er med i den standardmodel, Vejdirektoratets bruger.

Andre er ikke, f.eks. taksering af kæmpe CO2-udslip i anlægsfasen. I 2011 anslog man, at der ville blive udledt 280.000 ton CO2 under byggeriet. I VVM 2023 er tallet vokset til 480.000 ton (medmindre man kan vinde lidt på grund af fremtidens teknologi)!

Andre poster, der heller ikke er medtaget, er taksering af risikoen for at ødelægge kilden til 1/3 af Aalborgs drikkevand, af sygdom, sundhedsudgifter og tidlig død, hvis yderligere 10.000 boliger udsættes for sundhedsskadelig støj, af risikoen ved at rode i asbestdepoter, af tabet af rekreative områder og risikoen for at ødelægge levesteder for sjældne dyr.

Jeg har lavet et regneark, hvor jeg har forsøgt at få mange af de ekstra budgetposter med. Se det på www.3-limfjordsforbindelse.dk/38 . Resultatet er direkte chokerende! Der er al mulig grund til, at folketinget undersøger de østlige modeller, som foreslås af flere eksperter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Egholm: Samfundsmæssig nødvendighed?
Sendt: 01-01-2024 16:17

Kære Transportministerium
Hvis det forholder sig sådan, at Egholm motorvejen må betragtes som en bydende samfundsmæssig nødvendighed, hvorfor er det så Aalborg Kommunes skatteborgere alene, der skal medfinanciere anlægget af motorvejen?
Når de Nordenfjords kommuner, især Jammerbugt og Hjørring betoner vigtigheden af den vestlige forbindelse, hvorfor er det så ikke (også) dem, der skal til lommerne?
I det hele taget er det en rigtig dum ide, at inddrage store arealer i den vestlige del af byen – med støj og møg til følge, frem for at se mod øst, hvor al udvikling foregår og hvorfra man jo sagtens kan få adgang også til E39 og på den måde komme hurtigt og smertefrit til både Jammerbugt og Hjørring Kommuner?

Venlig hilsen
Bente

Bente Schmidt Nielsen
Vesterbrogade 4A st. tv.
9400 Nørresundby
M: 20 64 75 94
bsn@stofanet.dk

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 13:10

Til transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm af flere grunde.

En af dem er økonomien i projektet. Godt 8 milliarder kr. er den budgetteret til at koste, men hvis den rent faktisk bliver bygget, vil den med stor sandsynlighed blive endnu dyrere. Desuden kommer Aalborgs borgere via skatten til at bidrage med 600 millioner - Hallo!

Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg.

Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder, bl.a. i Hasseris, Sofiendal Enge og andre steder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen.

I november 2023 foretog Hasseris Grundejerforening en undersøgelse blandt medlemmerne. Den afslørede, at hele 65% foretrækker et ekstra rør frem for Egholm løsningen. - Tankevækkende ikke sandt!

Det er på høje tide at slå hælene i - og udvise rettidig omhu ved at undersøge det realistiske alternativ i øst!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:38

Økonomi:

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen vedr. økonomiske og samfundsmæssige betænkeligheder
Sendt: 29-12-2023 14:36
Bilag: Se video om samfundsøkonomien på Egholmmotorvejen.pdf;

Jeg udtrykker stærk modstand mod projektet om en motorvej vest om Aalborg, især pga. økonomiske overvejelser.

Projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner via skat, er bekymrende.

Dette er særligt alarmerende, da der ikke er foretaget en grundig undersøgelse af billigere alternativer i VVM-redegørelsen, hvilket udgør en risiko for omfattende pengespild.

Desuden er projektets økonomiske gevinst tvivlsom, med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder, som potentielt kan forringe borgernes sundhed.

Yderligere forværres situationen af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.
Det daglige økonomiske tab på 1,2 millioner kroner på grund af trafikkøer er også bekymrende.

Eksperter har udtalt, at nytteværdien af Egholmlinjen er nærmest ikke-eksisterende, og en udvidelse af E45 ville være en langt mere økonomisk løsning, estimeret til at være 2 milliarder kroner billigere.

Det er afgørende, at VVM-redegørelsen inkluderer en sammenligning med dette alternativ, herunder udvidelse af E45 med et ekstra rør og effektiv støjafskærmning, eventuelt med overdækning i boligområder.

Af disse grunde er jeg imod etableringen af en motorvej vest om Aalborg og opfordrer til en grundigere evaluering af økonomisk mere fornuftige alternativer.

Se desuden vedhæftede video for en letforståelig forklaring til beslutningstager mfl. om problematikken. https://youtu.be/31JwhM4gOdc

Video på USB sendes også med post.
Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Lektor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet og ekspert i samfundsøkonomi afslører, hvorfor mortovejen over Egholm er en dårlig forretning, og hvorfor myndighedernes beregninger er mangelfulde.

Samfundsøkonomisk er det politiske ønske om at bygge Danmarks dyreste motorvejsstrækning en rigtig dårlig forretning.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0.
I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm, mens det koster en kvart mia om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.

Endelig baserer myndighederne deres beregninger alene på tal fra et enkelt år - 2030 - mens Kaj A. Jørgensen mfl. beregner samfundsøkonomien hen over 50 år.
Alle nævnte tal i videoen er 2021-tal.

Se video om økonomien på Egholmmotorvejen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dicte Juul Schøt (dictejuul@icloud.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 23-12-2023 14:16

9 milliarder kroner, er virkelig mange penge. Penge der kunne bruges på grøn omstilling, på forbedring af vores folkeskoler, på nødhjælp til børn i Gaza. Penge der er utroligt vigtige, og som kan gøre en verden til forskel for nogen. Penge der ikke skal bruges på en ny motorvej, der ikke kun vil udlede op mod 300.000 tons CO2, men som vil ødelægge et grønt naturareal og som ikke engang vil løse det problem, som den bliver bygget for. Jeg synes, at det er en skændsel, at så mange penge bliver brugt på noget, som er til så meget skade. 9 milliarder kroner kunne gøre så meget godt. Jeg synes ikke at Egholm motorvej skal bygges. Jeg synes, at det burde stoppes. Jeg synes, at de 9 milliarder kroner skal bruges på grøn omstilling. De skal bruges på, at redde vores alle sammens liv, ikke på en unødvendig motorvej.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen vedr. økonomiske og samfundsmæssige betænkeligheder
Sendt: 22-12-2023 10:29
Bilag: Video om økonomi.pdf;

Jeg udtrykker stærk modstand mod projektet om en motorvej vest om Aalborg, især pga. økonomiske overvejelser.

Projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner via skat, er bekymrende.

Dette er særligt alarmerende, da der ikke er foretaget en grundig undersøgelse af billigere alternativer i VVM-redegørelsen, hvilket udgør en risiko for omfattende pengespild.

Desuden er projektets økonomiske gevinst tvivlsom, med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder, som potentielt kan forringe borgernes sundhed.

Yderligere forværres situationen af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.
Det daglige økonomiske tab på 1,2 millioner kroner på grund af trafikkøer er også bekymrende.

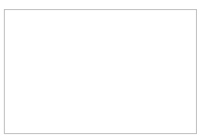
Eksperter har udtalt, at nytteværdien af Egholmlinjen er nærmest ikke-eksisterende, og en udvidelse af E45 ville være en langt mere økonomisk løsning, estimeret til at være 2 milliarder kroner billigere.

Det er afgørende, at VVM-redegørelsen inkluderer en sammenligning med dette alternativ, herunder udvidelse af E45 med et ekstra rør og effektiv støjafskærmning, eventuelt med overdækning i boligområder.

Af disse grunde er jeg imod etableringen af en motorvej vest om Aalborg og opfordrer til en grundigere evaluering af økonomisk mere fornuftige alternativer.

Se desuden vedhæftede video for en letforståelig forklaring til beslutningstager mfl. om problematikken.
https://youtu.be/31JwhM4gOdc

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Lektor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet og ekspert i samfundsøkonomi afslører, hvorfor mortovejen over Egholm er en dårlig forretning, og hvorfor myndighedernes beregninger er mangelfulde.

Samfundsøkonomisk er det politiske ønske om at bygge Danmarks dyreste motorvejsstrækning en rigtig dårlig forretning.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0.
I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm, mens det koster en kvart mia om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.

Endelig baserer myndighederne deres beregninger alene på tal fra et enkelt år - 2030 - mens Kaj A. Jørgensen mfl. beregner samfundsøkonomien hen over 50 år.
Alle nævnte tal i videoen er 2021-tal.

Beskrivende video om økonomi

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen vedr. økonomiske og samfundsmæssige betænkeligheder
Sendt: 22-12-2023 10:27
Bilag: Video om økonomi.pdf;

Jeg udtrykker stærk modstand mod projektet om en motorvej vest om Aalborg, især pga. økonomiske overvejelser.

Projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner via skat, er bekymrende.

Dette er særligt alarmerende, da der ikke er foretaget en grundig undersøgelse af billigere alternativer i VVM-redegørelsen, hvilket udgør en risiko for omfattende pengespild.

Desuden er projektets økonomiske gevinst tvivlsom, med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder, som potentielt kan forringe borgernes sundhed.

Yderligere forværres situationen af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.
Det daglige økonomiske tab på 1,2 millioner kroner på grund af trafikkøer er også bekymrende.

Eksperter har udtalt, at nytteværdien af Egholmlinjen er nærmest ikke-eksisterende, og en udvidelse af E45 ville være en langt mere økonomisk løsning, estimeret til at være 2 milliarder kroner billigere.

Det er afgørende, at VVM-redegørelsen inkluderer en sammenligning med dette alternativ, herunder udvidelse af E45 med et ekstra rør og effektiv støjafskærmning, eventuelt med overdækning i boligområder.

Af disse grunde er jeg imod etableringen af en motorvej vest om Aalborg og opfordrer til en grundigere evaluering af økonomisk mere fornuftige alternativer.

Se desuden vedhæftede video for en letforståelig forklaring til beslutningstager mfl. om problematikken.
https://youtu.be/31JwhM4gOdc

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Lektor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet og ekspert i samfundsøkonomi afslører, hvorfor mortovejen over Egholm er en dårlig forretning, og hvorfor myndighedernes beregninger er mangelfulde.

Samfundsøkonomisk er det politiske ønske om at bygge Danmarks dyreste motorvejsstrækning en rigtig dårlig forretning.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0.
I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm, mens det koster en kvart mia om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.

Endelig baserer myndighederne deres beregninger alene på tal fra et enkelt år - 2030 - mens Kaj A. Jørgensen mfl. beregner samfundsøkonomien hen over 50 år.
Alle nævnte tal i videoen er 2021-tal.

Beskrivende video om økonomi

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmlinjen
Sendt: 20-12-2023 16:57
Bilag: Indsigelse okonomi[5261].docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ingelise Tarber
Grænsevej 1
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. Estimeret koster en motorvej over Egholm ca. 7,9 mia. kroner, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 mi0. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge

I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder

Det er cirka to milliarder kroner billigere at udvide Limfjordstunnelen end at bygge en motorvej over Egholm.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0. I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm.
Det beløb kan man sikkert regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer i gang. Og med den lille aflastning af E45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.

Trafikalt I dag koster det ca. en kvart mia. om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.
Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen. Og så er man nok nødsaget til at bygge en ny motorvejsforbindelse i øst.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen.

Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt.

Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

--
Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25
9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Cc: Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk), Niels Krogh Kristensen (nkk@vd.dk)
Fra: Terese Søholm Lindekilde (tsl1@vd.dk)
Titel: VS: Sender: Habitatsdirektivet.pdf
Sendt: 22-01-2024 08:31
Bilag: Habitatsdirektivet.pdf;

Godmorgen Anders og Lene,

Da fravigelsen fra habitatdirektivet indgår som en del af anlægsloven og alene er med orienterende til den supplerende MKV, er det vores umiddelbare vurdering, at høringssvar vedrørende fravigelsen hører til anlægsloven.

Jeg vedlægger derfor her høringssvar vedrørende fravigelsen.

Lad mig endelig høre, hvis I ikke er enige.

Venlig hilsen
Terese Søholm Lindekilde
Jurist
Jura

Thomas Helsteds Vej 11
Postboks 529
8660 Skanderborg
Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 2842
Mobil +4521152842
tsl1@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.
Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.

-----Oprindelig meddelelse-----
Fra: Niels Fejer Christiansen <nfc@vd.dk>
Sendt: 19. januar 2024 14:15
Til: Terese Søholm Lindekilde <tsl1@vd.dk>
Cc: Niels Krogh Kristensen <nkk@vd.dk>
Emne: Sender: Habitatsdirektivet.pdf

Hej Terese

Alt om fravigelsen bør måske også håndteres i TRM's høringsnotat om lovforslaget ?

Kh. Niels

Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport *"Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d"* med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at

den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Asbjørn Ejlersen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: World Wide Fund for Nature Danmark (vhoegh0723@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 23:59

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Vh Vigga Høgh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martine Reinholt Høg (martiiinerh@gmail.com)
Titel: egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:56

Hej dette emne berører mig meget!! Derfor er teksten nedenfor i RØD!! fordi alle alarmklokkerne ringer pga det sindssyge forslag om denne trejde forbindelse eksisterer!?!?!?!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Mange frustrerede hilsner: Martine
Langelandsgade 39, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Livia Frische (livia@frische.dk)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:16

Jeg synes det er unødvendigt at motorvejen skal gå over Egholm fordi det ødelægger oddernes og strandtusens habitater.

Mvh
Livia Weidick Frische
Scheelsmindevej 19, 9200 Aalborg SV

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christina Noorah Björk Pedersen (c.noorah.bjourk@gmail.com)
Titel: Ja tak til natur og klima
Sendt: 11-01-2024 21:07

Kære rette vedkommende

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

De bedste hilsner

Christina

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Fast Gjørtz (kontakt@lisbethfast.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag om lov af anlæg3. Limfjordforbindelsen - Strandtudsen
Sendt: 11-01-2024 20:42
Bilag: Høringssvar STRANDTUDSEN 9000 Aalborg 1.01.2024.pdf; 1. Strandtudse_monitering-2018_JFH.pdf; 2. Kerteminde+strandtudse+2020.pdf;

Kære trm og arp

Hermed fremsendes indsigelse imod Egholm motorvejen
Begrundelse: flere fejl og mangler i anlægsloven og i MKV vedrørende Strandtudsen som art og dens habitat.
Se vedlagt dokumentation.

Lisbeth Gjørtz Fast
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg
Danmark
Mobil. 2614 8333

www.lisbethfast.dk

09.01.2024.

Høringssvar vedrørende Strandtudsen (bilag 4 art)

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Det gøres hermed indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Indsigelserne tager udgangspunkt i: ”MKR 2023”, ”Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”, ”VVM-redegørelsen 2021” og ”Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021”.

Strandtudsen

Strandtudsen lever lige her på engarealet, her hvor jeg og min familie bor. Nørholmsvej 101. 9000



De populationer, som findes her på arealerne Nørholmsvej 101, var her allerede, da vi købte ejendommen i marts 2003. Vi hører deres sang, og vi møder dem her hver evig eneste år. Det er en gammel population.

I foråret 2014 fik vi tilladelse til etablering af vandhul på vores matrikel med denne begrundelse: *formålet med søen er at lave en god ynglelokalitet for strandtudsen, som har en stor population i området*.

Det var mig, der gjorde kommunen opmærksom på, at de lever her og har gjort det inden 2003. Vores marker der ligger omkring gården og helt ned til byzonen, gødes ikke og afgræsses af vores heste og får. Naboejendommens marker benyttes ligeledes til hestehold, og alle marker holdes nede. Længere inde i dokumenter er en arealoversigt hvor arealer er indtegnet

De strandtudser der bor her, er nok de mest fotograferede i hele landet. Jeg har følt, at det ville blive nødvendigt at kunne dokumentere deres liv her, hvis der pludselig skulle komme en myndighed, som ønsker dokumentation for deres tilstedeværelse. Det er jeg rigtig glad for, jeg har gjort. Jeg lavede fotodokument om strandtudsen Nørholmvej som tidligere, er indsendt for at dokumentere deres trofaste tilstedeværelse her.

Dette dokument modtog Aalborg Kommune og Vejdirektoratet dec. 2019 i forbindelse med VVM-opdateringen. Biologen som foretog feltundersøgelsen til VVM, talte jeg med, da hun var ude i feltet her i området, og jeg oplyste om vores mangeårige observationer/registreringer. Hun fik naturligvis tilsendt fotoserien umiddelbart derefter som oplysning og dokumentation for mine ord.

Jeg har efterfølgende overvejet: kan I betvivle mit dokument? Nej, det er ikke muligt, for der er brudstykker af min kjole, min speciallavet ring, vores trægård, min datters ansigt, min søns ansigt og hånd. Strandtudsens fortsatte plads i biodiversiteten, har været særdeles væsentlig, så derfor har den ALTID været i min og min families bevidsthed.

Jeg kender kun ganske få mennesker, som har set en levende strandtudse og endnu færre, der har holdt denne lille smukke tudse for at sikre et foto og dermed en mulighed for bevisførelse i kampen for at bevare dets forsatte habitat og liv. Der er derfor mange, der spørger:

"Åh, kan du ikke vise os en strandtudse". NÆÆÆ, det kan jeg ikke.

Vi møder dem stort set aldrig i dagtimerne, for der ligger de gravet ned i sand, i ly af grene, blade, tilfældige huller, under en skæv flise…. Vi lader dem være, fordi de er vilde dyr og for øvrigt også meget svære at finde. Et par gange gennem årene, har vi dog reddet strandtudser, der er landet i en krukke eller lign.

Vi møder strandtudsen om aftenen hen over sommeren, når den søger føde på vores grusbelagte gårdsplads i aftentimerne. Det er udelukkende der, vi har mulighed for at stoppe deres flugt - løfte dem op og i hast finde dagens avis. Derefter straks ud i det frie liv igen.

I yngleperioden er det fantastisk at høre hannernes sang. Vi har mange optagelser om dette, men altid på afstand af ynglestedet. Vi har forsøgt at komme helt tæt på, når de synger og derved hidkalder hunnerne, men det er ikke lykkedes os, selvom vi har haft mange år til at øve os i. De er ekstrem lyd følsomme. Så snart de hører lyd af græs, der bevæger sig, en lille gren der knækker… ja, selv den mindste lyd, så stopper de med at synge. De venter, de kan vente i op til et par minutter - først når de er helt trygge og sikre på, at der ingen fare er, starten én han med at kalde. Derefter følger de andre efter.

Vi må altså konstatere, at selvom vi har været "nabo" til hinanden i mere end 20 år, så er flugt deres absolut første reaktion, når der opstår lyd fra vores færden. Jo, de er ekstrem lyd følsomme.

Strandtudserne her på Nørholmsvej synger aldrig før sidst på aftenen. På Egholm er det anderledes. Der kan de godt finde på at synge midt om eftermiddagen og det er ikke fordi, det er en anden art. Det er fordi, der er mere ro, så hannernes kalden, kan høres af hunnerne. Det er det, det handler om. Her hvor vi bor, er der trafik og selvom det er i begrænset form, så er det tydelig nok til, at hannerne først igangsætter deres kaldesang til hunnerne sidst på aftenen. Mine mange optagelser i felten er derfor ret mørke, med lav sigtbarhed.

Strandtudser reagerer på bilers støj. Det har jeg observeret gennem 20 år. Jeg går derfor typisk ud omkring kl. 23- 23.30, når jeg vil optage deres sang, for på det tidspunkt på en hverdagsaften, kan det bedre lykkes mig at få mulighed for at høre dem.

Ifm. det digitale offentlige borgermøde modtog Vejdirektoratet et spørgsmål vedr. trafikstøj og strandtudsen.

- Her kommer svaret: *Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehun vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Påvirkningen af padder fra trafikstøj er ikke velundersøgt. Det formodes at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunnerne kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannen, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces. Nogle studier viser dog, at hannerne er i stand til at tilpasse deres kald, når der er baggrundsstøj.*

Alle med blot lidt kendskab til tudser må undre sig over sætningen: Ja, det *vurderes umiddelbart,* at en strandtudsehun vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Det gælder jo for alt og alle der har ører.

Det er beskæmmende, at der på den måde tales ned til borgernes begavelse og evne til at forstå så simpel overvejelse. Der tales med stor forsigtighed. For mig viser det, at det jeg har oplevet i det virkelige liv sammen med strandtudserne i så mange år, har større validitet, end denne tvivlende udtalelse de leverer

Rambøll VVM 2021 og SWECO MKV 2023 synes at have svært ved at vedstå strandtudsens faktuelt arts adfærd. Hvad ligger bag denne modvilje? – jeg har selv en tanke derom…

Min redegørelse ovenfor er personlig og forholdsvis detaljeret, men jeg/og min familie, levet så tæt op af og i samspil med STRANDTUDSEN, at deres arts adfærd har vi indlært. Jeg oplever det særdeles nødvendigt at udfolde forståelsen for denne arts adfærd, fordi antallet af dem falder konstant med risiko for, at de vil uddø, til trods for at de er i beskyttelse af stærke EU `habitatdirektiver og Bern-konventionen.

Rambøll udtalelse i VVM 2021.

I Miljøkonsekvensvurderingen 29/531 står der følgende:

På trods af den våde vinter i 2019/2020 var foråret usædvanligt tørt med et tørkeindeks for Aalborg-området på over 9 i maj og juni mdr.

- Det kan have medført udtørring af potentielle paddelokationer*, hvorfor det ikke kan udelukkes, at lokaliteter, hvor der ikke blev observeret yngleaktivitet i 2020, kan fungere som ynglelokaliteter i andre år.*

Det er meget underligt, at denne MKR er mangelfuld med hensyn til at beskrive hvilke habitats områder som er væsentlige for Strandtudsen på Egholm, i Hasseris enge og ved fjordengene ved Hasseris å og Svanholmgrøften. Populationen er ikke opgjort og beskrevet.

Strandtudsen er observeret adskillig mange gange ved den sydlige del af Nørholmsvej, Hasseris enge samt vest for Hasseris å, hvilket MKR delvis referer til.

MKR, side 55: Strandtudse er registreret af lodsejere ved Nørholmsvej i korridoren /9/, og dokumenteret jævnfør forvaltningsplan for strandtudse /4/. Strandtudsen er registreret ved søen på lokalitet 126 i 2013 i forbindelse med kommunale besigtigelser, hvor arten beskrives som ynglende på lokaliteten /5/, men arten er ikke fundet ved besigtigelsen i 2020, hvor der er konstateret fisk i søen. Strandtudse er samtidig registreret som enkeltfund ved en naboejendom til søen /5/. Der foreligger herudover gennem flere år lydoptagelser af kvækkende strandtudser inden for undersøgelseskorridoren ved Nørholmsvej.

Da jeg læste denne konklusion, blev jeg meget stille indeni. Selvfølgelig kan man ikke udelukke at et område som normalt fungerer som habitat for strandtudsen, ikke længere er det, fordi der kommer et år med usædvanlig højt tørkeindeks.

Tudserne er her alligevel, men lige såvel som det gælder for andre dyr/planter er deres ynglesucces afhængig af, hvorledes vejret arter sig og dermed, hvilke ynglemuligheder der tilbydes de enkelte år. Sidste år da VVM-undersøgelsen foregik, var foråret usædvanligt tørt og grundet vores lange kendskab til arten vidste vi, at hannernes kald og yngleaktiviteten ville være påvirket af tørken.

Hvordan kan det være borgernes erfaringer tilsidesættes og sammenkobles det med manglende sund fornuft i forhold til vejrlig, formuleres disse ord fra Rambøll:

Det kan ikke udelukkes at lokationen ***kan fungere*** *som ynglelokalitet i andre år.*

Jamen, det er så underligt og forkasteligt (beklager min vending) at udtale således. Selvfølgelig er de vilde dyrs ynglesucces afhængig af vejrlig. Hvor er myndighederne begejstringen over at denne sjældne tudser lever her på engarealerne år efter år?

- Det er ikke retvisende for stedets kvalitet som habitat for strandtudserne at skrive ”kan fungere”. …. jeg fortalte jo biologen om stedet og vores lange kendskab til strandtudsen.

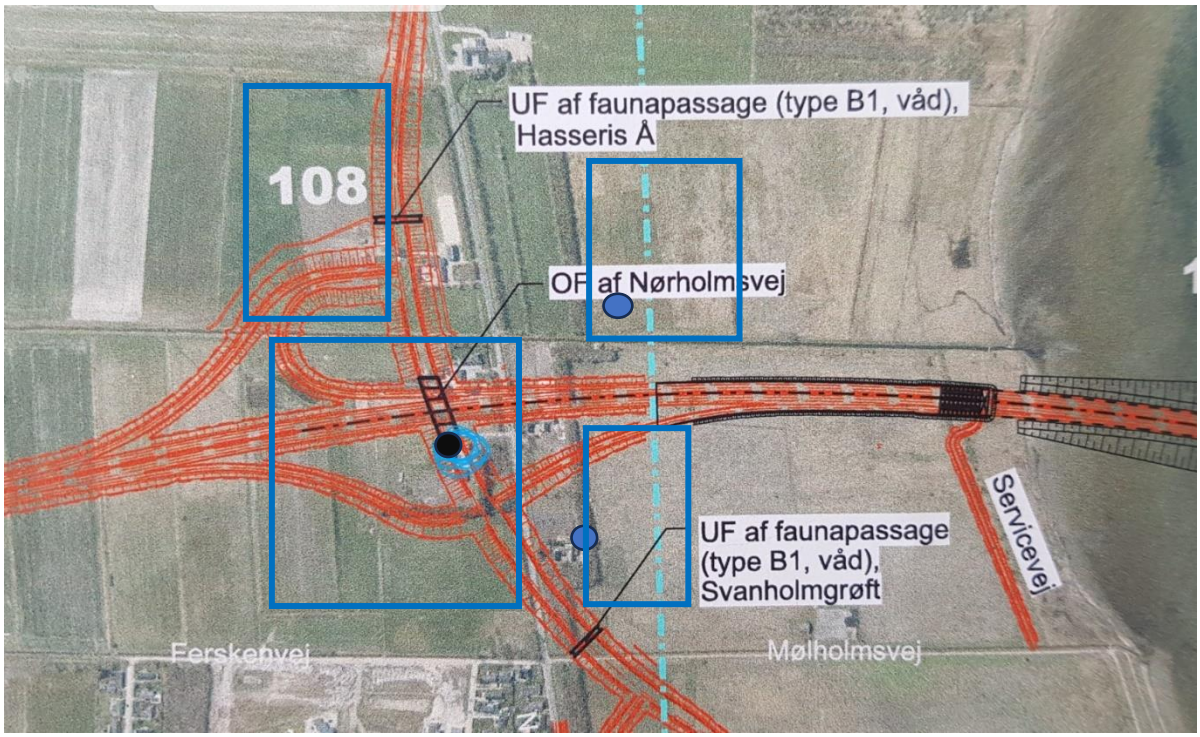
Hvor lang tid skal en art være til stede i et område, før de VIL SIGE: Lokaliteten fungerer som ynglelokation? Jeg har også indsendt lydoptagelse til Vejdirektoratet og Aalborg Kommune

Andre steder, også i fattige områder af verden, ved man at lokalbefolkningens viden er nødvendig at benytte sig af. Hvis man f.eks. vil eftersøge bjerggorillaen, uden at lytte til lokalbefolkningens kendskab/ viden til artens helt særlige selvvalgte habitat, vil eksperter hurtig komme til kort, med det resultat, at de ikke finder dem.

Det er ikke ensbetydende med, at de videnskabeligt kan tillade sig at vurdere noget om stedets funktionalitet eller at konkludere, at der ikke findes flere af arten.

Det er derfor væsentligt at inddrage lokalbefolkningens viden. Det har Rambøll 2021 og nu SWECO 2023 ikke ønsket.

NYE TIDER FOR STRANDTUDSEN



De blå rektangulære areal, har jeg indsat. De giver et billede af de områder med margin, der udgør strandtudsens epicenter, det er ikke muligt præcis at definere deres færden, men i forhold det jeg og mine naboer har observeret/ set/lyttet så er de blå arealer korrekte.

Ovenfor ses også hvor Vejdirektoratet har fundet det fordelagtig at placeret det et meget stort udfletningsanlæg. Jordens beskaffenhed hvor dette anlæg ønskes placeret er særdeles blødt. Ved den sorte cirkel på kortet ligger vores stuehus, som er opført med 2 etager, hver på 102 m2. Det er bygget i træ, som jo er en let konstruktion, men alligevel er det funderet på 16 søjler, der er banket 16 meter ned i undergrunden, for blot at sikre stabilitet. Det giver et billede af områdets profil --- særdeles blød fugtige engjord, som strandtudsen holder af.

DET SIGER noget OM OMRÅDETS evne til at fungere som habitat for strandtudsen.

MKR 2023 mener dog, at det nemt kan lade sig gøre, at sikre strandtudsens forsatte eksistens på dette sted, selvom strandtudsenes habitatområde fuldstændig fjernet og bortgravet under hele anlægsfasen. Hele det habitatområder som de selv har defineret som brugbart gennem bliver gravet bort/ fjernet. På skitseplan skal der mellem tilkørsel og afkørsel ramperne være nogle græsområder opdelt i mindre områder, som tænkt som nye habitats områder.

Vi er vel enige om, at den store population hos mig/inkl. de omkringliggende arealer,
den vil ikke værende eksisterende efterfølgende.




Strandtudsen er uendelig lille i forhold til dette projekt.

Rambøll VVM 2021. Vurdere246/531:

- I forbindelse med planlægning af aktiviteter lægges der i vurderingerne af påvirkninger fra potentiel inddragelse eller forstyrrelse af levesteder vægt på, om aktiviteten samlet set beskadiger den lokale bestand af bilag IV-arter væsentligt eller ikke væsentligt, og om den økologiske funktionalitet for yngle- og rasteområderne opretholdes. (HVORDAN KAN DET VÆRE, AT RAMBØLLE pludselig kun har opereret med to kategorier? I forbindelse med knortegåsen var der fem? Det har heller ikke været muligt for mig at finde frem til, hvad disse benævnelser dækker over?)

- Arealinddragelse af vandhuller og andre vandsamlinger, der fungerer som ynglesteder for padder, medfører tilbagegang i bestanden eller øget konkurrence om de eventuelle nærliggende ynglesteder, hvilket også kan føre til bestands nedgang. Padder er som udgangspunkt meget stedfaste og få vandrer mere end 1. km til nye ynglesteder.

- *"Strandtudsen er dog, som beskrevet i tabel 13-1 en udpræget pionérart, som kan nyetablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder"* ***(Påstås der – se neden)***

- Yderligere påvirkninger kan være øget risiko for drab af padder i anlægsfasen ved kørsel med maskiner, da strandtudsen gerne søger føde på sparsomt bevoksede arealer. Udbygges infrastrukturen i et område, hvor strandtudsen findes, er der derfor stor risiko for, at arten vil søge føde på arbejdsarealerne.

Arealinddragelse af yngle-, fouragerings- eller rastepladser for beskyttede arter, betyder tilbagegang i populationer eller øget konkurrence om de eventuelle nærliggende øvrige steder med egnede forhold. Det kan føre til nedgang i populationsstørrelse eller at arten forsvinder.250/ 531

Til trods for at inddragelse kan føre til at arten forsvinder, fremfører Rambøll følgende konklusion:
Dermed vurderes konsekvensen i anlægsfasen for strandtudsen som ***ikke væsentlig,*** *og det vurderes derfor, at den økologiske funktionalitet for strandtudsen kan opretholdes på strækningen i anlægsfasen (256/531)*

Jeg må påkalde mig systemets opmærksomhed!

Størrelsen af udfletningsanlægget resulterer faktuelt i, at intet af den eksisterende natur, strandtudsernes habitats område, vil være til stede efter anlægsfasen.

Det kan godt være, der kommer græs på de små arealer omkring til og fra kørslerne, men kan det legalisere, at Rambøll ? konkluderer:

Dermed vurderes konsekvensen i anlægsfasen for strandtudsen som ikke væsentlig, og det vurderes derfor, at den økologiske funktionalitet for strandtudsen kan opretholdes på strækningen i anlægsfasen (side 256/531)

(Hvis dette var en Ph.d.-afhandling, ville den ikke blive godkendt.)

Den konklusion havde jeg ikke tænkt kunne komme. Jeg kan ikke forstå, hvorledes det kan være muligt, at Rambøll og SWECO kan forsvare etableringen af dette motorvejsprojekt og dermed fuldstændig tilsidesætte de stærke lovmæssige beskyttelseskrav, vi som land skal overholde.

Der er derfor nødvendigt, i denne indsigelse at indskrive hvad den øverste myndighed – Miljøministeriet oplyser om denne art.

Jeg må lige for god ordens skyld oplyse, at jeg antager, at Miljøministeriets faktuelle oplysninger, er det I som myndighed, skal havde som pejlepunkt i forhold til, om et vejprojekt overholder de lovmæssige beskyttelseskrav, som Danmark har forpligtiget sig til. Det har jeg nemlig selv gjort i mit liv med strandtudsen. Derfor trives de her.

På Miljøministeriets hjemmeside oplyses følgende:

I forordet til forvaltningsplanen for strandtudsen står der bl.a. følgende:

Danmark er ligesom resten af det europæiske fællesskab underlagt nogle generelle beskyttelseskrav, der har til sigte at værne om vores fælles europæiske natur. Som led i Danmarks implementering af

dele af EU's habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiv vedtog Folketinget i juni 2009 en lov der trådte i kraft 1. oktober 2009. Loven tilføjer nye bestemmelser i bl.a. naturbeskyttelsesloven.

Bestemmelserne omhandler bl.a. forbud mod:

- *At ødelægge yngle- og rasteområder.*
- *Forsætligt at forstyrre bl.a. dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV med skadevirkning for arten eller bestanden. Forbuddet gælder i forhold til alle livsstadier af omfattede dyrearter.*

Reglerne supplerer den gældende beskyttelse. Forbuddet gælder dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV. Den sjældne strandtudse er en bilag IV-art, og Danmark er derfor forpligtet til at passe på den.

Lovgivningsmæssig beskyttelse

Lovgivningsmæssig beskyttelse: Efter dansk lovgivning er strandtudsen totalfredet. Den må ikke fanges eller ihjelslås. Desuden må ødelæggelse eller beskadigelse af dens yngle og rasteområder ikke finde sted.
Desuden må den ikke forsætligt forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden.

Disse bestemmelser fremgår af naturbeskyttelsesloven samt en række andre forskellige love, og har til hensigt at sikre fuld gennemførelse af EU habitatdirektivets artikel 12 om en beskyttelsesordning for arter, som er opført på direktivets bilag IV, herunder strandtudse.

EU's Habitatdirektiv (Direktivet for bevaring af naturtyper, samt vilde dyr – og planter 92/93/EØF)

Strandtudsen er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, som omfatter dyre- og plantearter af fællesskabsbetydning, som kræver streng beskyttelse. Det omfatter bl.a. forbud mod

a) Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen.

b) Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.

c) Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder

Habitatdirektivet har stor betydning for strandtudsen, da det gør ansvaret overfor arten til en fælles, international forpligtelse.

Jeg tror at alle mennesker, der læser ovenstående forpligtigelse, uanset om de kender arten strandtudsen, kan se at Egholmmotorvejen på alle punkter tilsidesætter denne overholdelse.

Hvorfor mener MKR noget helt andet?

Hvorfor mener man, at de gerne må indsamle strandtusserne?
Hvorfor mener man, at man gerne må ødelægge strandtudsens foretrukne og selvvalgte habitat?

Hvorfor mener man, at man gerne må dræbe strandtudserne ved Nørholmsvej, på Egholm og ved strandengene ved Hasseris å?

Jeg har fundet svaret og det er etablering af afværgeforanstaltninger.

- Efter hver eneste arealinddragelse kompenseres der for dette ved, at der skal anlægges afværgetiltag – etablere erstatningsarealer endda i forholdet 1:2. Det ser pludselig ud som, at en motorvej rent faktisk er skånsom og hensynsfuld, idet der tildeles dobbelt areal for arten. Det lyder hensynsfuldt

Afværgeforanstaltninger er det moderne samfundsord, der benyttes til at legalisere fjernelse af dyrenes egen valg af habitat.

I forbindelse med opdateringen af VVM - holder SWECO sig ikke tilbage med at benytte denne foranstaltning. Der ligger en tilsyneladende fasttømret overbevisning om, at arternes livsvilkår på det nye areal, der anvises dem, vil kunne opfylde dyrenes krav præcis som altid. Der tvivles tilsyneladende ikke på, om det bliver vellykket for, som sagt etableres der flademæssigt faktisk dobbelt op 1:2.

Den måde at tænke på er landmands tænkning. Det er muligt at flytte rundt på køer, heste, høns, får, grise…. Det går fint,- de bliver jo nærmest lykkelige, når de kommer på nyt græs – med derfra og over til de vilde dyrs habitats krav er succesraden helt anderledes.

Vend blikket ud mod verdens truede arter. De går i knæ, i stigende antal. Det gør vores strandtudse bestand også her, når de der skal lave MKV- vurderinger tænker landbrugsproduktion.

Det hjælper ikke at tilbyde et areal der er to gange større, hvis ikke det har den profil, som Strandtudsen selv vælger.

Der findes mange eksempler på at mennesker overlegent mener, at de præcis ved, hvad der skal til, for at sikre en arts fortsatte eksistens. Et areal udmål i forhold til kvadratmeter giver ingen mening --- jo i forhold til en hest og en ko … men de vilde dyr stiller særlige krav.

Afværgeforanstaltninger er dog gode for de benyttes til at rydde indsigelser af bordet, og det påstås hårdnakket, at alle internationale direktiver ift. bilag IV arter overholdes med afværgeforanstaltninger, men har Rambøll, SWECO og Vejdirektivet glemt eller valgt at tilsidesætte de lovmæssige beskyttelseskrav?

”Man må ikke ødelægge strandtudsens leve- og ynglested”, står der i loven.

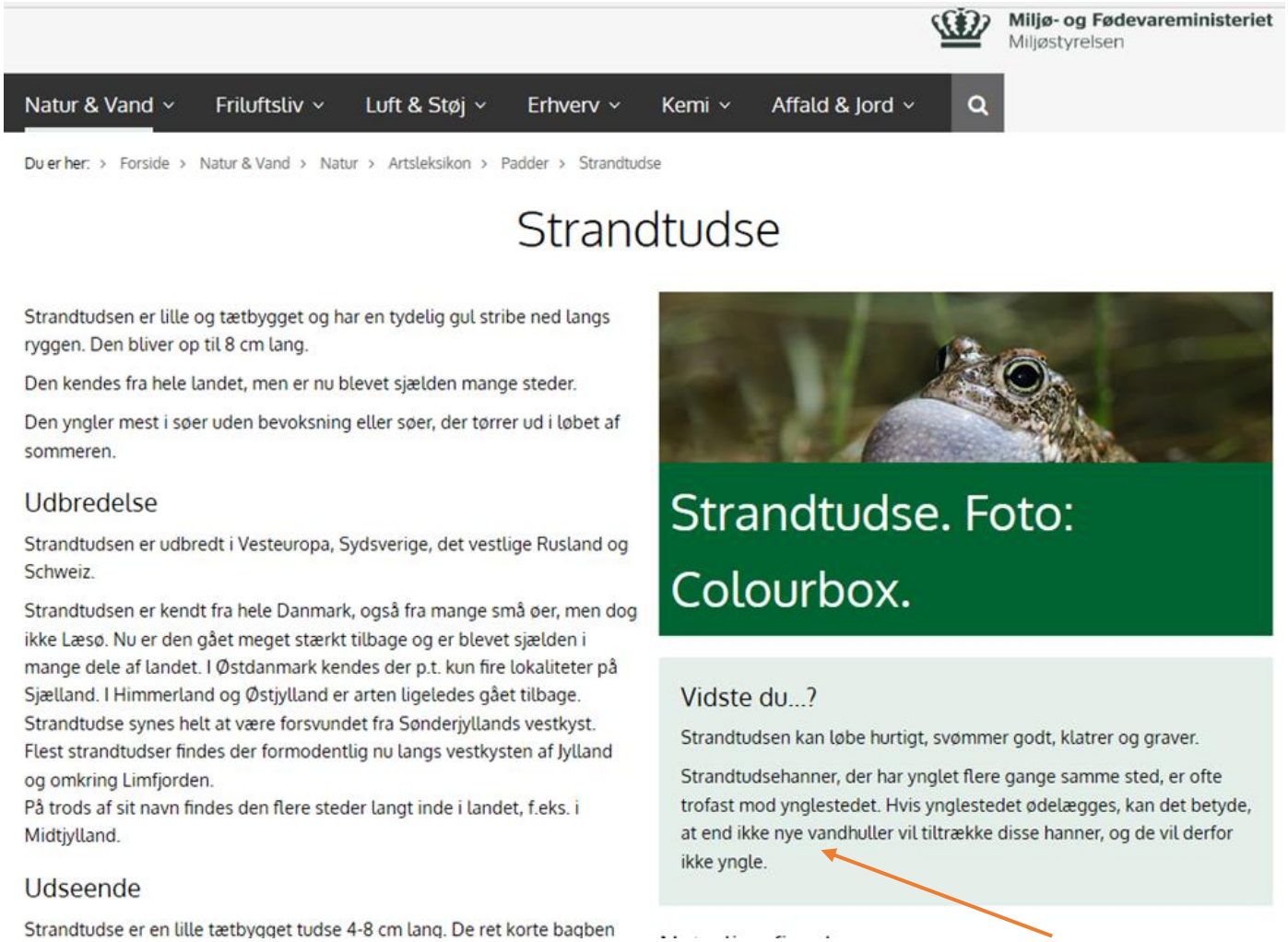
Mener I afværgeforanstaltninger, kan tilsidesætte/ ophæve lovens påbud? Hvis strandtudsen er så omstillingsparat, som der angives i VVM opdateringens projekt, så er det underligt, at strandtudsen er en stærk truet bilag IV-art.

Rambøll og SWECO anvender i stor udtrækning, ja faktisk altid denne foranstaltning til legalisering af inddragelse af arealer, i forhold til næsten samtlige arealinddragelser/fortrængninger, så motorvejen kan etableres. Bag denne tænkning ligger der en tilsidesættelse af en viden fra det ministerium, som netop arbejder med natur. Det er ikke en mening de fremlægger – det er viden.

Spørgsmålet er:

- VIL Vejdirektoratet godtage forestillingen og løfte om afværgeforanstaltningers succes, og dermed sikre, at der ikke vil være nogen tilbagegang af Strandtudsen?
- VIL Vejdirektoratet beslutte, at de tager denne risiko og derved og dermed overtræder de internationale underskrevne habitatdirektiver?
- KAN / Vil Vejdirektoratet i stedet beslutte sig for ikke at pege på en motorvej i Egholmlinjen, men i stedet anbefale, at der laves en undersøgelse af et ekstra rør i øst?

Jeg tilbageviser effekten af afværgeforanstaltninger og erstatnings arealernes evne til at artsikre strandtudsen med henvisning til Miljøministeriet beskrivelse.



Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen

Natur & Vand | Friluftsliv | Luft & Støj | Erhverv | Kemi | Affald & Jord

Du er her: > Forside > Natur & Vand > Natur > Artsleksikon > Padder > Strandtudse

Strandtudse

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.
På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Jeg har gennem mange år talt og skrevet med Niels Erik Fejer, Vejdirektoratet, vedr. ”mine” strandtudser, så han og andre myndigheder er velorienteret om deres vedholdende eksistens gennem mange år.

De populationer som findes her på arealerne på Nørholmsvej, **DE er trofaste.**

Miljøministeriet oplyser citat fra:

Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

MKR-rapporten er overfladisk, og lever ikke op til videnskabelig vished. Hvis den var en videnskabelig rapport, ville den være uredelig:

Nedenfor er indsat flere eksempler på myten, som eksisterer i Danmark er:

PLUDSELIG ER STRANDTUDSEN BLIVET EN PIONÆR, se nedenfor.

Supplerende MKR, side 52: ”Strandtudsen er en pionerart, der hurtigt kan udnytte nyopståede ofte midlertidige yngleområder, hvor hannernes kraftige stemmer tiltrækker hunner langt væk fra eksisterende yngleområder /4/. Strandtudsens haletudser er dårlige til at konkurrere med andre arters haletudser, og de er dårlige til at overleve tilstedeværelsen af rovdyr, som fx salamandre og fisk i vandhullet”, og side 63: Padder er som udgangspunkt meget stedfaste, og få vandrer mere end 500 meter til nye ynglesteder. Strandtudse er dog, som beskrevet i afsnit 4.2.1, en udpræget pionerart, som kan ny-etablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder /4/. og side 78. (referance Adrados 2015 se neden).

MKR, Side 15: De fleste arter af padder er generelt stedfaste og vandrer typisk kun meget kort mellem deres ynglevandhuller og vinteropholdssteder. Strandtudse vandrer dog gerne længere efter nye ynglevandhuller, da arten er en udpræget pionerart. Etablering af motorvejen vil lokalt medføre en øget barriereeffekt, som vil bidrage til en isolering af paddebestande på hver side af vejanlægget. Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk)

MKR, side 52; Strandtudsen er en pionerart, der hurtigt kan udnytte nyopståede ofte midlertidige yngleområder, hvor hannernes kraftige stemmer tiltrækker hunner langt væk fra eksisterende yngleområder /4/. ref strandtudse_forvaltningsplan.pdf (dn.dk) ved Lars Christian Adrados, Amphi Consult, Udgivet af: Naturstyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet 2015

Myten bliver etableret i kraft af denne refererede rapport af Lars Christian Adrados, Amphi Consult, Udgivet af: Naturstyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet 2015.

Rapporten har en omfattende litteraturliste til videnskabelige artikler. Problemet er, at disse studier ikke er blevet sat i spil og verificerede ift. de konklusioner, Lars Adrados og Naturstyrelsen, og efterfølgende SWECO og Vejdirektorat formulerer.

Der er ikke nogen videnskabelige studier som fastslår at strandtudsen er en pionerart!

Dette ses tydelig i et af de studier som det bliver refereret til i rapporten fra 2015:

SINSCH, U. (1992): Structure and dynamics of a natterjack toad metapopulation (Bufo calamita). Oecologia 90: 489-499.Structure and dynamic of a natterjack toad metapopulation (Bufo calamita) | Oecologia (springer.com)

Summary

The migratory and reproductive behaviour of *Bufo calamita* was studied at four neighbouring breeding sites in the northern Rhineland, Germany, from 1986 to 1991. Radio telemetry and marking systems based on toe-clipping and on microchips were used to follow the tracks of toads and for individual recognition. Emphasis lay on estimates of (1) the exchange of reproductive individuals between neighbouring sites, and (2) the reproductive success at each site. Allozyme electrophoresis served to assess the genetic diversity of local populations. More than 90% of all reproductive males showed a lifelong fidelity to the site of first breeding, whereas females did not prefer certain breeding sites. Due to the female-biased exchange of individuals among neighbouring sites the genetic distance between local populations was generally low but increased with geographical distance. This pattern of spatial relations is consistent with the structure of a metapopulation. Morever, up to three mass immigrations of males per breeding period, replacing previously reproductive individuals, suggested the existence of temporal populations successively reproducing at the same locality. Genetic distances were considerably greater between temporal populations than between local ones, indicating partial reproductive isolation. In fact, an exchange of reproductive individuals between the temporal populations at each site was not detected, but gene flow due to the recruitment of first-breeders originating from offspring other than their own seems probable. Thus, natterjack metapopulations consist of interacting local and temporal populations. The reproductive success differed considerably among the four sites and also between the temporal populations. Three out of four local populations had low reproductive success as well as the latest temporal population. The persistence of these populations depended entirely on the recruitment of juveniles from the only self-sustaining local population. This “rescue-effect” impeded local extinction. The discussion focuses on the modifications required to fit the classical metapopulation concept to the empirical findings and their consequences for the dynamics of amphibian metapopulations.

Når dette, som andre studier fastslår er, at 90% af alle reproduktive hanner udviser livslang trofasthed ved fødestedet, og hunnerne flytter sig begrænset geografisk, så er det det modsatte af være pioner.

De er at den årsag yderst sårbar ved enhver forstyrrelse eller ødelæggelse af deres habitat.

Litteraturen som der her henvises til, har tydelige ikke noget indvirkning på beskrivelser og konklusioner om strandtudsen, og myten om pioner adfærd bliver ved at cirkulere blandt konsulent hus og vejdirektoratet.

Der er i Danmark forsøgt at reetablere habitat og udsætte yngel: Jammerbugt kommune ikke succes, Randers kommune ikke succes, Fyn 3 kommuner ikke succes, København, Amager fælled ved København zoologiske have, ikke succes. Se neden.

Alle videnskabelige studier viser sårbarhed og følsomhed for ændringer i habitat.

Den andre problematik som er i MKR er derfor:

MKR, side 117, 119, 121: Paddeskrab eller erstatningsområder ved siden af motorvej

Side 123: Vandhullerne etableres mindst 2 år før eksisterende vandhuller fjernes. Flytning af padder skal foregå over en hel sæson inden nedlæggelse af levesteder. Padder indfanges som æg, larver og adulte.

Etablering af nye paddeskrab kan være en god ide, hvis de andre livsbetingelser er til stede og strandtudsen selv valgt dem, men det kan ikke legalisere fjernelse af habitater som strandtudserne selv har valgt.

Opfølgning på diverse tiltag ift. bevarelsen og genopbygning af habitats områder for strandtudsen. Start 2014.

Jeg har siden 2014 holdt øje med nogle projekter i DK, der har haft omdrejningspunkt ift. at understøtte eksisterende population, men også forsøge etablering af nye habitater for strandtudsen. Jeg har vurderet at 10 års tidsramme, må være en tilstrækkelig tidsperiode til, at man kan konkludere noget om projektets succes. Det drejer sig om 4 lokationer.

A. FYN

2014. Tarup-Davinde

Projektbeskrivelse.

D. 15.sep. 2014. lukkes 100 udrydningstruede strandtudser ud i et grusgravsområde ved Tarup-Davinde nær Odense. Det sker i forsøget på at redde tudserne fra udryddelse på Fyns vigtigste indlandslokalitet.

https://www.tv2fyn.dk/fyn/strandtudser-vender-tilbage

Citat fra linket: 100 udrydningstruede strandtudser blev i dag lukket ud i et grusgravsområde ved Tarup-Davinde nær Odense. Det sker i forsøget på at redde tudserne fra udryddelse på Fyns vigtigste indlandslokalitet. Strandtudserne tåler dårligt konkurrence fra andre padder. De lever på kanten, *siger biolog Niels Damm fra konsulentfirmaet Amphi*. Siden har de små padder levet i beskyttede bassiner. Her har de brugt sommeren på at æde sig fede i tanglopper. Det var ham, der i foråret samlede haletudser og æg ind i grusgravene ved Tarup-Davinde.)

https://www.dr.dk/nyheder/regionale/fyn/100-truede-tudser-faar-nyt-hjem

De blev indsamlet af et konsulentfirma i foråret 2014 som haletudser og æg. Siden er de blevet opbevaret i bassiner på en diæt af tanglopper og er klar til at blive genudsat i grusgraven ved Langagervej/Rolighedsvej i Tarup-Davinde, hvor de blev indsamlet.

Der er tale om en akut indsats for at redde bestanden af strandtudser i Fyns vigtigste indlandslokalitet.

Projektet er et samarbejde mellem Faaborg-Midtfyn, Natur-Erhvervsstyrelsen, Nordfyns Kommuner og Odense, der har delt udgiften på 1,3 millioner kroner. Kommunerne er underlagt en forpligtelse til at beskytte bilag 4-arter.

Samtidig graves nye lavvandede vandhuller, så tudserne får lettere ved at sprede sig. Udsætningen, der finder sted mandag d. 15. september 2014 klokken 09.00.

Der findes et særdeles kort og informativt tv- klip fra TV2/Fyn, hvor der bl.a. understreges, at kommunerne har særlig forpligtigelse, når det omhandler bilag IV-arter.
http://www.tv2fyn.dk/article/479584:Sjaeldne-tudser-sat-ud

Citat fra linket: Bag projektet står Odense, Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommuner. Skov- og Naturstyrelsen har skud halvdelen af de i alt 1,3 millioner kroner i projektet til de i alt 100 strandtudser og en forbedring af deres levesteder.

Pengene går også til at sikre deres leve- og ynglesteder, og da arten er omfattet af EU's habitats direktiv, har vi en særlig forpligtigelse til at beskytte deres levesteder, så vores børnebørn også kan opleve denne art i naturen, siger Lars Sønderby, skov og landskabsingeniør i Odense Kommune.

I 2018 foretages en gennemgang af Tarup-Davinde mange små vandhuller ift. diverse arter. Bilag 1.

I 2020 foretager Amphi Consult eftersøgning af strandtudse i Kerteminde Kommune. Rapporten er underskrevet af Niels Damm, nd@amphi.dk, 2292 0797. Det var ham der i 2014 startede med at indsamle haletudser og æg. Bilag 2.

- Den 05.08.2021 sendte jeg en mail til Niels Damm, Amphi for at få indsigt i projekternes succes
- Han svarede aldrig, så jeg skrev igen d. 4. jan. 2024. Niels Damm er der ikke mere.
- I stedet nu Lars Briggs.
- Han oplyser at I Tarup-Davinde er der 2023 observeret 10-20 hanner

B. Jammerbugt Kommune

2014. Strandtudsen – en fokusart i Jammerbugt Kommune.

Tekst fra Kommunes hjemmeside:

Formålet har været at forbedre de konkrete yngleforhold for strandtudse i de to vigtige delområder for strandtudse i Jammerbugt Kommune – Kollerup Strand og Grønnestrand samt strandengene ved Attrup. Her er der i efteråret 2014 etableret forbedrede yngleforhold for strandtudse ved rydning og

etablering af ekstensiv afgræsning af tilgroede klitlavninger med temporære vandsamlinger, der har stort potentiale som nye yngleområder. Yderligere er der anlagt paddeskrab, på strategisk vigtige lokaliteter, for at stabilisere lokale yngle-populationer og skabe spredningsmuligheder for disse populationer.

2021. Strandtudsen i Jammerbugt Kommune.

Jeg kontakter Jammerbugt Kommune v. Allan Eskesen, Vand og Natur, Lundbakvej 5, 9490 Pandrup d. 28/04 2021 vedrørende hvilke resultater, deres indsat har afsted født i forhold til at forbedre yngleforhold for strandtudsen. Der er gået 7 år siden de startede.

Allan Eskesen svarer: *Det korte svar er at vi ikke har nogen data eller sikker dokumentation for den efterfølgende effekt af de tiltag vi lavede for strandtudser i det konkrete projekt.*

https://www.jammerbugt.dk/media/1993053/strandtudse-biologi-og-forvaltning-lav-oploesning.pdf

Bilag 3. Kompendium produceret af Jammerbugt Kommune 2014. Jeg har nedenfor indsat 2 sider derfra, som viser noget interessant, som jeg dog selv har observeret.

Bemærk første tekststykke: Når strandtudse-hannen har ynglet på en lokation, synes den at være trofast mod denne. Denne her har de sidste mange år boet ved min genbo. År efter år, og hun ved hvor den overvintrer. Dejlig historie. Billedet er fra sommeren 2024



Biologi

Stedfasthed og udvandring

Når strandtudse-hannen har ynglet på en lokalitet, synes den at være trofast mod denne. Som et meget illustrativt eksempel kan nævnes Fyns Hoved, hvor strandtudsen i en længere årrække ikke kvækkede eller ynglede. Øverst på strandengen blev der gravet tre vandsamlinger med lidt forskellig dybde. Året efter kvækkede og ynglede strandtudser for første gang i 10 år på lokaliteten.

Derimod er de førstegangs ynglende hanner ikke trofaste. De vandrer op til flere kilometer omkring, for at finde nye yngleområder, forudsat at vandringsruterne er egnede.

Hunnerne er ikke stedfaste og migrerer til yngleområdet, efter de første hanner har kvækket.

Yngleområder

Strandtudsen er en pionerart, der som voksne kønsmodne dyr, langt fra eksisterende yngleområder, hurtigt kan udnytte nyopståede ofte temporære yngleområder. Her kan hannerne med deres kraftige stemme kalde hunnerne til.

Yngel kan gennemføre hele udviklingen fra æg til nyforvandlede tudser på kun ca. 5 uger under danske klimaforhold. Til gengæld er strandtudsens haletudser meget dårlige til at konkurrere med andre arters haletudser, og de overlever sjældent, hvis der er tilstedeværelse af rovdyr, bl.a. salamandre og vandkalvelarver i vandhullet. Det medfører, at det for strandtudsen gælder om at lægge sine æg i yngleområder, hvor haletudserne kan få vandet næsten for sig selv.

Som yngleområde foretrækker den derfor lavvandede ofte temporære helt lysåbne vandsamlinger, hvor ynglen kan udvikles meget hurtigt i det varme vand. I sådanne vandsamlinger er der forholdsvist få dyr, der kan spise haletudserne, og få dyr der konkurrerer med haletudserne om føden. Miljøet i yngleområderne må gerne forstyrres regelmæssigt, idet haletudserne lever af døde alger, der er fastgjort på sandkorn og andre små partikler.

En tilpasning til at formindske konkurrencen er, at strandtudsen kan yngle i vandsamlinger med brakvand, forudsat, at saltkoncentrationen ved æglægning


Ynglelokalitet, Rønbjerg Hage

ikke overstiger 5‰. Ældre haletudser tåler op til 7-8‰ salt og de voksne tudser omkring 16‰. Haletudsernes stigende salttolerance er en tilpasning til, at kunne udvikles i brakvandshuller, hvor saltkoncentrationen stiger, efterhånden som vandet fordamper i løbet af foråret eller sommeren.

Det sker ofte, at strandtudsen vælger at yngle, men at lokaliteten udtørrer inden haletudsernes forvandling. Så ynglesuccesen svinger meget fra år til år. Hvis der går nogle år, hvor strandtudsen ikke har ynglesucces, vil de fleste hanner være stedfaste. En ødelæggelse af yngleområdet kan medføre, at små bestande uddør, selv hvis der opstår andre egnede yngleområder i omegnen.

Rasteområder

Som fødesøgningsbiotop kræver strandtudsen åbne arealer med enten ingen eller meget lav vegetation, da den ellers har vanskeligt ved at finde føde. Sandede eller grusede områder er specielt foretrukne, da bevoksningen ofte er lav, og det er let for arten at grave sig ned om dagen. Den typiske fødesøgningsbiotop for nyforvandlede strandtudser er udtørret men fugtig vandhulsbund. De nyforvandlede strandtudser bruger bredden af yngleområdet som fødesøgningsområde i omkring to uger, hvorefter de bevæger sig ud i landskabet, hvor de søger føde indtil overvintringen. Om dagen ændrer fødesøgningsbiotopen status til rasteområde, hvor strandtudsen graver sig et par cm ned i den løse bund eller gemmer sig i eksisterende hulninger.


Skarnbasse

Side 10

2014. Randers Kommune skriver følgende i 2014:

(Citater fra deres daværende hjemmeside)

Randers Kommunes tiltag og indgangstekst ved bilag IV-arter.
I Randers Kommune findes følgende bilag IV-arter: Løgfrø, Strandtudse, Spidssnudet frø, Stor Vandsalamander, Markfirben, Odder, flere arter af flagermus samt Grøn Køllegguldsmed.
Beskyttede arter - Bilag IV arter.
"Bilag IV-arter" er den dagligdags betegnelse for planter og dyr, der er opført på EF-habitatdirektivets

bilag IV. Arterne på dette bilag er strengt beskyttede i hele EU. *Medlemslandene skal træffe foranstaltninger, der sikrer de nævnte arters naturlige udbredelsesområde. Dyrene må fx ikke fanges ind, deres æg ikke indsamles og deres yngle- og rasteområde må ikke ødelægges.*
Link til kommunens paddeovervågningsrapporter. Sidst opdateret: 13.10.2014
https://natur.randers.dk/FrontEnd.aspx?id=9722

Strandtudse var tidligere ret almindelig, men er gået stærkt tilbage, blandt andet på grund af kystsikring og dræning, der forhindrer at der opstår nye vandhuller på strandengene.

I Randers Kommune er der gamle registreringer af tudsen langs med nordsiden af Randers Fjord, disse er imidlertid gamle observationer, og Randers kommune har gennem en årrække eftersøgt den langs med fjorden uden held. Det er kommunens vurdering at arten er uddød her, i år 2010 fandt kommunen imidlertid en indlandsbestand i en nedlagt grusgravs sø nær Gassum.

RANDERS KOMMUNE OG Strandtudsen 2021?

https://www.randers.dk/borger/natur-og-miljoe/naturbeskyttelse/dyr/strandtudseprojekt/

Strandtudseprojekt

Kommunen fandt i forbindelse med paddeovervågningen i 2010 en lille og skrøbelig bestand af indlands strandtudser, som kun er fundet på en eneste lokalitet i kommunen.

Antallet af strandtudser, som blev fundet, var få. Det har fået kommunen til at igangsætte et projekt, som skal være med til at give arten en hjælpende hånd og være med til at sikre strandtudsens fremtidige eksistens i kommunen.

Kommunen har søgt og fået tilladelse fra Naturstyrelsen til at indsamle æg fra strandtudsen, passe dem til de forvandler sig til frøer og så genudsætte dem, et tiltag der er med til at hjælpe bestanden hurtigere på fode, da æggen af en lang række padder er særligt udsatte for at gå til grunde (udtørring, fortæring m.m.). Kommunen påbegyndte dette arbejde i 2011.

Kommunen arbejder ligeledes på at give arten et bedre levegrundlag i kommunen. Disse planer rummer etablering af en række velegnede strandtudse vandhuller langs med Randers fjord, fra området omkring Mellerup og ud til Sødring, og herfra videre op imod Mariager Fjord.

Kommunen eftersøgte strandtudsen gennem tre år, i netop dette område, da kommune har informationer om at den tidligere har været i området, eftersøgningen har imidlertid ikke båret frugt, hvorfor bestanden i området frygtes uddød.

Med tilladelsen til at indsamle æggene fra strandtudsen vil kommunen forsøge at genetablere en bestand langs med Randers Fjord.

- I juli måned 2012 blev der udsat ca. 1600 individer af strandtudsen. 800 stk. blev udsat på lokaliteten ved Gassum hvorfra æggene var indsamlet tidligere på året. De resterende 800 individer var overensstemmelse med den tilladelse kommunen fik fra Naturstyrelsen, blevet udsat i nogle nyetablerede vandhuller ved Sødring, et område der tidligere var en kendt lokalitet for strandtudsen.

2013 og frem:

Projektet blev afsluttet i overensstemmelse med den tilladelse som Randers kommune har fået, der er nu etableret en lille bestand af strandtudser i vandhullerne ved Sødring.

I årene fremover vil kommunen med mellemrum følge op på udviklingen af bestanden.

2021 RANDERS KOMMUNE

Da jeg ikke har kunne finde nogle oplysninger om udviklingen af bestanden ringe jeg d. 05-08-2021 til Randers Kommune og blev viderestillet til Vandinspektør Esben Kjær tlf. 25 44 16 16 (Vandløb…) Han blev total begejstret, da han hørte jeg interesserede mig for strandtudsens livsvilkår. Hans område er dog vandløb, så han henviste til Lars Sandberg, som står for strandtudsen og genudsætning: lars.sandberg@randers.dk Tlf. 53 32 73 00. Jeg har indtalt en tlf. besked, men efterfølgende sendte jeg en mail vedr. opfølgning på projektet.

Jeg har modtaget følgende svar:

Lars Sandberg fredag 6. aug. 11.05.2021

- Hej Lisbeth
  Dejligt at mærke interessen for strandtudserne rækker udover vores egen lille område, vi just gennemført en mindre overvågning og *resultatet heraf har været rimeligt nedslående, populationen ved Gassum vores moderpopulation var ikke tilstede jeg frygter den er uddød, populationen ved Sødring er der endnu, den har etableret sig men er forsat en lille udsat population hvor det hurtigt kan gå den forkerte vej*, men havde vi ikke genetableret den bestand i Sødring så kunne man forestille sig en situation i dag hvor der ikke var strandtudser i Randers kommune overhoved ??!!

  Ja sådan kan det udvikle sig, dejligt at høre din interesse, følg endelig med og tøv ikke med at kontakte mig i fremtiden.

  Venlig hilsen Lars Sandberg
  Biolog

400 strandtudser prøver lykken på Thurø aug. 2013

https://www.dr.dk/nyheder/viden/naturvidenskab/400-strandtudser-proever-lykken-paa-thuroe

300 hektar truet natur er genskabt fra lukket krat til åbent overdrev. Zoo samarbejder med det private firma Amphi Consult om projektet. Firmaet bad for nogle år siden Københavns Zoo om at passe på nogle æg fra strandtudser fundet ved Refsvindinge på Fyn.

400 strandtudser blev udsat på Thurø Rev. Solen skinnede, og smilene var fremme fredag formiddag på øen Thurø lidt syd for Svendborg. Dyrepasser Lene Vestergren Rasmussen fra Københavns Zoo var på en vigtig mission.

De skal være med til at sikre, at tudsen igen kommer til at yngle på Thurø.

D. 2021.09.07 opfølgning på projektet.

Jeg ringer til dyrepasser Lene Rasmussen Kbh. ZOO. Hun oplyste, at hun ikke kendte noget til, hvorledes det er gået med de 400 strandtudser, idet området ikke har beboelse og dermed ikke oplagt med tilbagemeldinger fra lokalbefolkningen. Hun henviste til biolog Lene Bech Sandderhoff 61 70 12 83. Hun vidste ikke noget konkret – men henviste til Arne Bruun, Svendborg Kommune/ 30 17 54 31/ arne.bruun@svendborg.dk

Jeg ringede til ham og han oplyste, at han er meget interesseret i strandtudsen og hvert år lyttet efter hannernes kalden. Han hørte dem første gang i 2015 og der var 4. hanner

Dernæst:

3. hanner i 2016,

5. hanner i 2017,

4. i 2018.

2. i 2019,

1. i 2020 og

1. i 2021. Efterfølgende formulerede han denne sætning: ”The edge of the extinction”.

! Han havde også observeret, at tudserne valgte at kvække den samme sted år efter år, selvom der næsten ingen vand var i den. Det tyder på, at de er trofaste med deres habitat, selv hvis det ikke indeholder tilstrækkelig vand. De var ikke interesseret i de mere vandfyldte søer.

! Han fortalte også af man i det Sydfynske ø-hav syd for Fåborg, der kunne man tidligere tydeligt høre strandtudsernes sang fra Bjørnø og på halvøen Knold, når man lå i havn ved dyreborg. Sådan er det ikke længere. Biolog Jens Christensen og Kasper Novack ved Fåborg/Midtfyn Kommune ved meget mere om dette, fik jeg oplyst.

Life Overdrev 2 Periode: (2010-2013)

300 hektar truet natur er genskabt fra lukket krat til åbent overdrev.

Projektbeskrivelse: https://naturstyrelsen.dk/naturbeskyttelse/naturprojekter/life-overdrev-ii/
Formål: LIFE-overdrev II havde til formål at forbedre og udvide truede overdrevsnaturtyper inden for Natura 2000- områder via eksempelvis rydning, afgræsning. Der blev lavet naturforbedrende aktiviteter på knap 300 ha overdrevsnaturtyper, og aktiviteter som forbedrede naturtypernes potentiale for at udvide sig. Hertil kom, at der blev skabt forbedrede levesteder for strandtudse, stor vandsalamander, løvfrø og springfrø, som er opført på habitatdirektivets bilag IV. Et andet formål var at forbedre kendskabet til bekæmpelsesmuligheder for den invasive art rynket rose - også kaldet hybenrose, som er en stor trussel for de forskellige overdrevstyper. Projektet ville desuden sikre bedre information om naturområderne, samt forbedre vilkårene for ophold og besøg på arealerne.

Aktiviteterne var målrettet specifikke naturtyper og arter, som:

Tørt overdrev - eller skræntvegetation på kalkholdigt sand (6120)

Overdrev og krat på mere eller mindre kalkholdig bund (6210), Artsrige overdrev eller græs heder på mere eller mindre sur bund (6230), Hede (4030), Klithede (2140)

Grå klit og grønsværklit (2130)

Strandtudse, Løvfrø, Springfrø

Stor Vandsalamander.

Konklusion fra 2013:

Krat er blevet ryddet, vandhuller er renset, og træer er fældet. Alt sammen for at hjælpe den truede naturtype - overdrev. Det kan se brutalt ud, når store maskiner ruller ud i naturen og begynder at fjerne bevoksning. Men det er sket i et nøje tilrettelagt naturprojekt, LIFE Overdrev II, som er søsat for at forbedre og udvide vigtige og truede overdrevsnaturtyper inden for Natura 2000-områderne:

Fyns Hoved, Lillegrund og Lillestrand, Thurø Rev, Sydfynske Øhav, Hanstholmreservatet, Nors Sø og Vandet Sø, Hanstholmknuden, Suså, Tystrup-Bavelse Sø og Slagmosen samt Bjergene, Diesbjerg og Bollinge Bakker.

Læs afslutningsrapporten: Life Overdrev 2 - Lægmandsrapport 2013
https://naturstyrelsen.dk/media/nst/10889844/a4_overdrev_laegmand_aug13_web.pdf

Side 10 står der: Indsatsen har allerede båret frugt. I 2012 og 2013 ynglede strandtudserne igen på Fyns Hoved. Det er det, jeg har fundet om strandtudsen.

Strandtudsen skal have nye hjem overalt på Østfyn.

I Refsvindinge spiller natur- og kulturcenteret en stor rolle

https://fyens.dk/artikel/strandtudsen-skal-have-nye-hjem-overalt-p%C3%A5-%C3%B8stfyn
Samarbejdet mellem lokale jordejere, naturcentret i Refsvindinge og Københavns Zoo skal øge bestanden af paddearter markant

Artikel fra d. 2 aug. 2016 af Niels Andreasen (nan@fyens.dk)

Refsvindinge: Den lille bestand af den truede strandtudse i Refsvindinge-området skal sikres overlevelse og udbredelse over hele Østfyn.

Refsvindinge Natur- og Kulturcenter har i samarbejde med Københavns Zoos paddeprojekt udarbejdet en ambitiøs plan, som over de næste 15 år skal sikre ikke kun strandtudsen, men alle padder flere levesteder på Østfyn.

I samarbejde med Københavns Zoo søges Den Danske Naturfond om 1,5 millioner kroner. Pengene skal især bruges til at skabe egnede levesteder for padderne i vandhuller og vådområder hos jordejere.

- Tidsskriftet " NATUR & MILJØ/Danmarks Naturfredningsforening juni 2021" har en artikel om netop dette projekt. Dyrepasser Lene V. Rasmussen fra Zoologisk Have i København arbejder for at genoprette levesteder og bevare bestanden. Det startede i 2008, hvor det lykkes en skolelærer fra området at redde en streng af æg fra strandtudsen. Æggene klækkede i Zoo og det er efterkommere fra den oprindelige bestand, der her i 2021 sættes ud i Refsvindinge Lene V. Rasmussen

04.01. 2024

KONKLUSION: ift. bevarelse, genopbygning og etablering af nye levesteder/habitats områder for strandtudsen i Jammerbugt Kommune, Randers Kommune, Refsvingede, Thurø

- Jammerbugt Kommune: ***Ingen data eller sikker dokumentation*** for den efterfølgende effekt af de tiltag, de lavede for strandtudsen ifm. til det konkrete projekt.

- Randers Kommune: ***Rimelig nedslående. Populationen ved Gassum vores moderpopulation var ikke til stede, de frygter den er uddød…*** *Lars Sandberg* (han står for strandtudsen og genudsætning).

Refsvingede: Eftersøgning af strandtudsen ***meget nedslående 1-3 hanner tilbage***. Lars Briggs, Amphi oplyser at der er 1-3 hanner i Refsvindinge.

09.01. 2024 **Lene V. Rasmussen fra Zoologisk Have i Kbh. oplyser at bestanden i Refsvindinge ikke har det godt. Ganske få hanner tilbage.**

- Thurø: 400 strandtudsen udsættes. I 2021. Efterfølgende formulerede han denne sætning: ”The edge of the extinction”.

- ! Han havde også observeret, at tudserne valgte at kvække den samme sted år efter år, selvom der næsten ingen vand var i den. Det tyder på, at de er trofaste med deres habitat, selv hvis det ikke indeholder tilstrækkelig vand. De var ikke interesseret i de mere vandfyldte søer.

- Tarup-Davinde. **I 2006 blev der inden opstart observeret 10-20 hanner. Det er lykkes at fastholde denne bestand 2024.**

Ovenstående redegørelse ift. projekter, hvor man har forsøgt at skabe habitats området er den overordnede konklusion, at der ikke var stor succes

I Tarup Davinde hvor der blev udsat 400 tudser, er der 2023 ca.10 -20 hanner og det virker som populationen trives.

Konklusion: Fortsat tilstedeværelse at strandtudsen i Danmark, kræver, at man skal bevare og sikre de habitater som strandtudserne SELV VÆLGER.

Erstatningsjord for strandtudsen synes ikke mulig at få vækst ii. Efter en flerårig periode med anlægsaktiviteter, har de næppe overlevet som bæredygtig population.

At tro, at ”den økologiske funktionalitet kan opretholdes i driftsfasen”, (jf. VVM 2021, side 15) er ikke bare et ukvalificeret gæt, men et udsagn som ikke bygger på nogen form for evidens og derfor usandt.

Et af de andre problemer som MKR ikke formår/vælger at beskrive er, at Mikroplastik og Nano-plastik er en stor trussel for strandtudsens reproduktionen!

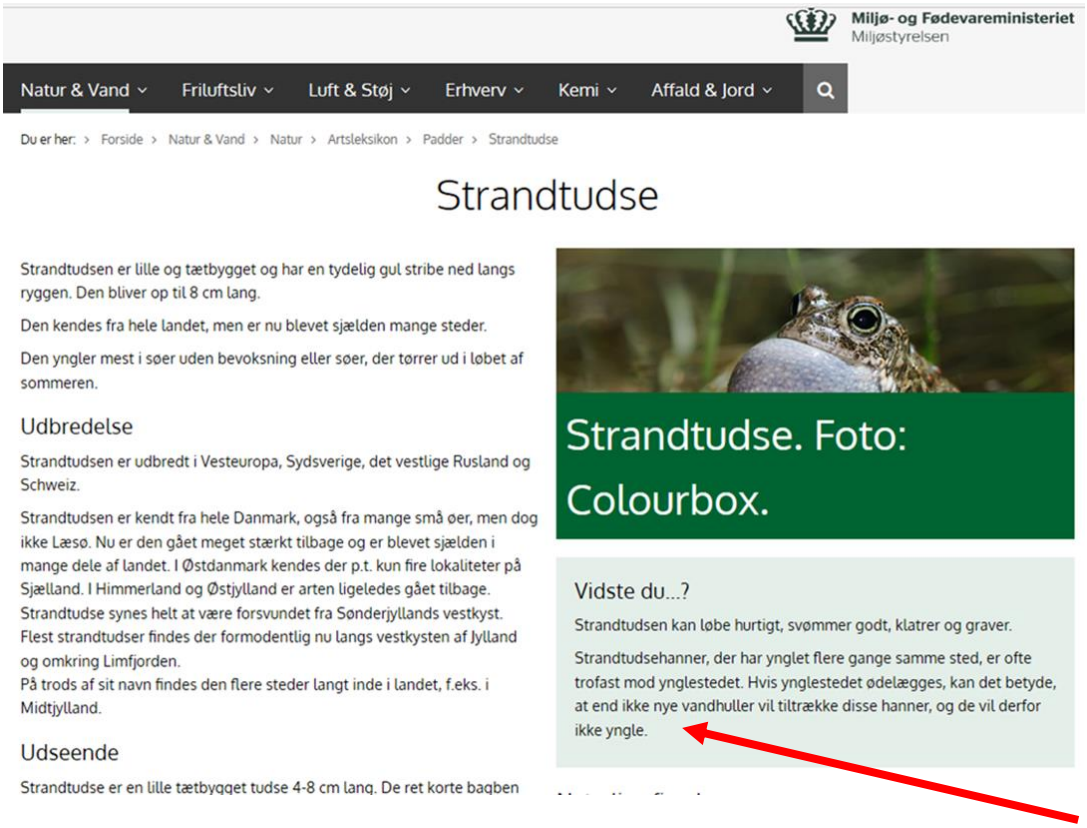
Det fremgår i flere videnskabelige studier: Microplastics pollution in larvae of toads, frogs and newts in anthropopressure gradient - ScienceDirect

Man kan ikke henvise til nogle steder i verden, hvor strandtudsen lever tæt op ad en motorvej, og derfor er det en direkte overtrædelse af konventioner, at etablere en motorvej i deres habitat. Faunapassager for strandtudsen sikrer jo ikke deres habitat ej heller fjerner det støj eller forbedrer deres fertilitet.

Transportministeriets/Vejdirektoratets motorvejsprojekt lever ikke op til EU’s habitat direktiv vedrørende bilag 4 arter, Bern konventionen og Danmarks ansvar.

Det er nødvendigt at vi alle seriøs alle forholder os ansvarligt i forhold til verdens klima og miljø. Selvom strandtudsen er lille og uanseelig i størrelse, så har vi ALLE som ovennævnt EN

INTERNATIONAL FORPLIGTIGELSE til at overholde de internationale krav direktiver og konventioner vi som land har underskrevet.



Derfor ser jeg kun én mulighed. Ingen motorvej hen over Egholm.

Lisbeth Gjørtz Fast. Nørholmsvej 101, 9000 Aalborg

Tlf. 26148333. Kontakt@lisbethfast.dk

Giv strandtudsen plads, så den kan overleve



En af ”mine” strandtudser her ved gården

Registrering af Strandtudser i Tarup Davinde grusgrave 2018



Af Johanne Fagerlind Hangaard

Indhold

Introduktion og baggrund 3
Undersøgte levesteder og registreringer 3
Forslag til pleje af de enkelte vandhuller 6
Paddehuller i Åløkkeområdet 7
Paddehuller i kerneområdet 9
Paddehuller ved Store Ibjerg Sø og Bjerggård Sø 12
Vurdering af bestandens tilstand og sikring af bestanden fremadrettet 13

Introduktion og baggrund

Dette års overvågning af strandtudse i Tarup-Davinde, udgør en opfølgning på de mange års overvågning af arten, som har fundet sted i området. Bestanden af strandtudse har rykket sig rundt i området i takt med grusgravningen og i disse år befinder størstedelen af strandtudserne sig i området Ørkenen. Sidste år havde bestanden i området stor ynglesucces, men forår 2017 var samtidig præget af tørke og det var kun med nød og næppe, at haletudserne nåede på land før mange af vandhullerne udtørrede. Flere steder måtte haletudserne have hjælp i form af vandtilførsel til vandhullerne. Dette års overvågning vil afsløre, om fremgangen i bestanden fortsætter og ligeledes om bestanden har rykket sig rundt og har indtaget nye vandhuller.

Undersøgte levesteder og registreringer

Igen i år er de 12 nye vandhuller, som blev gravet i forbindelse med projektet *Sikring af den midtfynske bestand af strandtudser*, blevet besøgt og der er registreret syngende hanner og yngel i vandhullerne.

Resultaterne i denne rapport bygger på data fra overvågninger som har fundet sted hhv. den 16., 18., 20. 27. april, den 6. maj, 5. juli og den 16. juli. De undersøgte levesteder er, ligesom sidste år, kerneområdet ved Ørkenen (figur 1), området ved Store Ibjerg Sø og Bjerggårds Sø (figur 2), samt vandhuller i Åløkkeområdet (figur 3).



Figur 1 Paddehuller i kerneområdet ved Ørkenen mellem Rolighedsvej og Langager Sø, samt vandhuller ved Ravnegårds Sø og ved Birkum Sø. Yderligere er markeret en lavning (LA), som Strandtudserne i år havde indtaget i Ørkenen.



Figur 2 Paddehuller ved Store Ibjerg Sø og ved Bjerggårds Sø.



Figur 3 Paddehuller på Gåseengen i Åløkkeområdet.

16. april, 18 °C., kl. 22.30 og frem: Det første jeg bemærker er, at der på det her tidspunkt af året, sammenlignet med sidste år, er noget højere vandstand i vandhullerne. Det giver god mening set i lyset af et meget vådt vinterhalvår med rigtig meget nedbør. Sumpvegetationen i vandhullerne er ikke langt fremme. Der er masser af strandtudser og jeg kan konstatere, at de igen befinder sig i området ved Ørkenen, mens der i aften ikke er hørt syngende hanner i de andre vandhuller. I flere vandhuller er der fundet yngel fra butsnudet frø hvor haletudserne stadig ligger i æggemassen. Der blev hørt en del syngende hanner ved en lavning (LA) lige op til vandhul L9 (se figur 1). Der blev ligeledes hørt butsnuder i L9 og på Gåseengen. Antallet af syngende hanner alene i aften viser en klar stigning i bestanden fra sidste år. Alt i alt en stille, halvlun aften med masser af aktivitet (se tabel 1).

18. april, 15 °C., kl. 22.00 og frem: En aften med lidt mere vind. Der blev der fundet en ægstreng af strandtudse i L5ø, mens der blev fundet yngel af butsnudet frø i L6. Pt. har vi haft en længere periode uden nedbør, men der er stadig masser af aktivitet i Ørkenen.

20. april: 15 °C., kl. 20.30 og frem: Denne aften lagde jeg særligt vægt på registrering ved Gåseengen og Bjerggårds søen og herefter kørte jeg igen til Ørkenen. I aften var en masse mennesker mødt op for at lytte til strandtudserne. Det var imponerende. Det var en aften med masser af aktivitet – både hvad angår publikum til strandtudserne og syngende hanner.

27. april: 12 °C., kl. 21.30 og frem: En vindstille aften med solskin. Det har regnet et par dage forinden. Ved Store Ibjerg Sø blev der fundet en del tomme æggemasser og en masse yngel af især skrubtudse. Derudover kunne man i aften konstatere, at de mange syngende hanner ved Ørkenen, som havde indfundet sig i lavningen op til L9, var væk. I vandhullet ved L4 blev registreret en større bestand af Lille vandsalamander.

6. maj: 17 °C., kl. 20.30 og frem: Igen en aften med en del aktivitet i den nyindtagede lavning i Ørkenen. Ud over det, blev der registreret en større bestand af Lille vandsalamander i A6 på Gåseengen.

Tabel 1 Fund af strandtudser og andre paddearter i feltsæson 2018.

Område og vandhul	Yngel	Antal syngende strandtudser	Andre paddearter
Kerneområdet			
L1			
L2		3	Yngel af butsnudet frø.
L3			
L4	x	4	Lille vandsalamander.
L5 vest	x	25	
L5 øst	x	10	
L6	x	3	Butsnudet frø.
L7		9	
L8		3	Lille vandsalamander.
L9		21	
Nyindtaget lavning (LA)		16	
Store Ibjerg Sø og Bjerggårds Sø			
B1			Yngel af Butsnudet frø.
B2			
I1			Skrubtudse og butsnudet frø.
Åløkkeområdet			Strandtudser hørt i nærheden.

Å1	
Å2	
Å3	
Å4	
Å5	Butsnudet frø, Skrubtudse.
Å6	Lille vandsalamander.

Ud over strandtudse er der i 2018 registreret skrubtudse, butsnudet frø og lille vandsalamander (se tabel 1). Der er i år hørt strandtudse øst for Gåseengen. Der er tale om en enkelt syngende han. Det er, selv på de mest gunstige aftener, ikke lykkes at registrere syngende hanner ved vandhullerne på selve Gåseengen.

Den 5. juli og den 16. juli blev der fulgt op på vandhullerne og der blev taget billeder til rapporten. Bl.a. blev taget et foto af tørken som har præget i års sommer (figur 4). Kun en enkelt butsnude blev observeret på turen denne varme dag.



Figur 4 Flere af vandhullerne ved Åløkkestedet var helt udtørrede den 16. juli.

Forslag til pleje af de enkelte vandhuller

Nedenfor ses billeder af de fleste vandhuller, samt forslag til pleje.

Paddehuller i Åløkkeområdet



Figur 5 Gåseengen Å1.

Ved de tidligere besigtigelser i år var der vand i alle vandhullerne på Gåseengen.



Figur 6 Gåseengen Å2 (tv.) og Å3 (th.).

Vandhullet Å3 har i år haft et mindre vandspejl tidligt på sæsonen. Vandhullet står som oftest uden vandspejl, men den store mængde vand i vinters gjorde, at den øgede vandstand var til at få øje på i alle vandhullerne.



Figur 7 Gåseengen Å4.

Der blev ikke registreret yngel eller padder omkring eller i vandhullet Å4 i år.



Figur 8 Gåseengen Å5.

Vandhullet Å5 er det yngste vandhul på Gåseengen. Der blev fundet yngel af både butsnudet frø og skrubtudse i vandhullet i år.



Figur 9 Gåseengen Å6.

Vandhul Å6 er et ældre vandhul, hvor der tidligere er registreret butsnudet frø og skrubtudse. I år blev der fundet en større bestand af Lille vandsalamander i vandhullet.

Paddehuller i kerneområdet



Figur 10 Vandhullerne L7 og L6 var nogle af de vandhuller som i år stod, som de andre vandhuller, med høj vandstand tidligt på sæsonen.



Figur 11 Vandhul L9 står med vand gennem hele sæsonen.

Tidligt på sæsonen var der også godt med vand i vandhullerne i Ørkenen. Vandhul L9, beliggende mellem L5 og L4 er er igen i år et populært vandhul med rigtig meget svømmeaktivitet og masser af syngende hanner af Strandtudse, samt syngende hanner af Butsnudet frø. Lidt længere henne på sommeren hvor tørken havde indfundet sig i år, var dette vandhul populært og flittigt brugt.



Figur 12 Ægstreng i L5ø og Enkeltbekkasin registreret her den 27.04.2018.

Igen i år blev der registreret mange strandtudser i især vandhullerne L7, L6, L5ø og L5v, samt i en nyindtaget lavning ved L9. Der blev også registreret Enkeltbekkasin ved overvågningen i Ørkenen i år.

Der blev ikke registreret syngende hanner eller fundet yngel i L1, som i år igen virker eutrofieret. Der blev fundet trådalger og ekskrementer fra fugle i vandhullet.



Figur 13 Ravnegårds Sø, yngel af Butsnudet frø i L2 (tv.) og L3 (th.).

I L2 ved Ravnegårds Sø blev der i år registreret syngende hanner af strandtudse. Ligeledes blev der fundet yngel af butsnudet frø her. Der blev ikke fundet hverken yngel eller hørt strandtudser i eller ved L3.



Figur 14 Birkum Sø, L4 hhv. I 2017 (øverst th.) og 2018 (øverst tv.), samt Lille vandsalamander (nederst).

I vandhullet L4 ved Birkum Sø blev der fundet yngel af strandtudse, men vandhullet huser nu også en større bestand af Lille vandsalamander, som synes at nyde godt af, at vandhullet er under langsom tilgroning.

Paddehuller ved Store Ibjerg Sø og Bjerggård Sø



Figur 15 Bjerggårds Sø, B2 (tv.) og B1 (th.)

Der blev ikke gjort fund af strandtudse omkring eller i vandhullerne B1 og B2 ved Bjerggårds Sø, hvor arten ellers tidligere er registreret. Begge vandhuller virker stadig noget grumsede, bl.a. pga. ekskrementer fra fuglene som holder til i området.



Figur 16 Ibjerg Sø, I1.

Igen i år blev der registreret en del yngel af både butsnudet frø og skrubtudse i I1. Der var igen også en del trådalger i vandhullet.

Vandhuller med behov for pleje er L4. Å3 står sjældent med vand og virker ikke særlig velegnet til Strandtudse, fordi der er for meget vegetation, som evt. andre padder, som fx Lille vandsalamander, ville kunne skjule sig i.

Vurdering af bestandens tilstand og sikring af bestanden fremadrettet

Størstedelen af fundene af strandtudser her i 2018, er ligesom i 2017, gjort i området Ørkenen mellem Langager Sø og Rolighedsvej, hvor de nyeste vandhuller findes. I 2017 blev der fundet meget yngel af Strandtudse i vandhullerne i Ørkenen. I års registreringer følger tendensen med endnu flere registreringer af syngende hanner i Ørkenen. Så den store ynglesucces sidste år, afsløres altså af et øget antal syngende hanner i år. Måske fordi strandtudserne er blevet flere, har de i år også indtaget en lavning mellem L9 og L4. Dertil er der registreret syngende hanner ved L2 i år. Så noget tyder på, at bestanden øges i størrelse og at tudserne finder rundt til de andre vandhuller som ligger op til kerneområdet i Ørkenen.

I år er der registreret en del yngel af både butsnudet frø og skrubtudser, samt Lille vandsalamander i flere vandhuller. Noget tyder på at konkurrencen i og ved vandhullerne øges og det er muligt, at Strandtudse vil få det svært, fordi mange af de ældre vandhuller, gror til og dermed favoriseres arter, som tåler mere skyggede forhold og som nyder godt at en øget mængde vegetation i vandhullerne. Det gælder fx vandhuller på Gåseengen og L4, hvor bl.a. Lille vandsalamander har indfundet sig og vil gøre det svært for Strandtudse at etablere sig og få ynglesucces.

Igen i år er L9, L5ø og L5v, populære vandhuller med rigtig mange syngende hanner. L9 er som nævnt i rapporten fra sidste års overvågning, et vigtigt vandhul, fordi de ikke, ligesom mange af de andre vandhuller i Ørkenen, udtørrer. Dog har Strandtudserne ikke vandhullet for sig selv.

Så alt i alt markant flere syngende hanner i Ørkenen end sidste år. De er spredt på alle vandhuller i kerneområdet undtagen LI, L3 og der er indtaget en ny lavning mellem L4 og L9. Lille vandsalamander har indtaget flere vandhuller i år.

De fleste vandhuller ser stadig fine ud, men stadig vurderes at mangle de sandede flader i Gåseengen. Der er givet en melding om, at nogen har hørt Strandtudse i vandhullerne på Gåseengen i år. Det har dog ikke været muligt at finde strandtudser eller høre syngende hanner på Gåseengen. Det vurderes, at

tilstedeværelsen af større områder med sandet, bar jord, mangler for at gøre området mere velegnet til Strandtudse igen.

I år bød sommeren på en længere tørke og mange af vandhullerne tørrede ud. Det bliver spændende at følge udviklingen i bestanden og se, om i års tørke har påvirket strandtudsernes ynglesucces.

-- AKT 311287 -- BILAG 11 -- [2. Kerteminde+strandtudse+2020] --

Amphi Consult
v/ Lars Briggs, Forskerparken 10, 5230 Odense M
SE nr.: 1669 3502, www.amphi.dk

Odense d. 1. november 2020

Eftersøgning af strandtudse i Kerteminde Kommune, 2020



Baggrund

I Kerteminde Kommune er strandtudsen primært kendt fra Fyns Hoved, Bogø, Nordskov Enge, Dalby Bugten, Skoven, Vestermade og Maale Strand. Nogle år høres enkelte strandtudser også fra Taarup Inddæmmede Strand/Sybergland, Bogensø og Bøgebjerg. Tidligere er arten også hørt ved Martofte.

Metode

Strandtudsehanner er eftersøgt og optalt på en række lune aftener i april og maj måned. Alle områder med aktive strandtudser om foråret er genbesøgt først på sommeren for at eftersøge yngel.

Registrering og vurdering

Strandtudsen er fundet på Fyns Hoved, Nordskov Enge, Dalby Bugten, Skoven, Vestermade, Maale Strand og Sybergsland. Foråret var tørt og generelt ret blæsende. Det tørre vejr medførte at de mest lavvandede vandsamlinger var tørre eller næsten tørre da ynglesæsonen startede. Det tørre vejr fortsatte og udtørrede i de fleste tilfælde de resterende vandsamlinger for tidligt til at strandtudsen kunne nå at få ynglesucces.

Fyns Hoved

Bestanden har tilbage i tiden været meget stor, men i de senere år er der talt under 10 hanner. Der blev i 2020 set blot én strandtudsehan, som ikke var ret yngleaktiv. Strandtudserne yngler ikke længere i det store vandhul på vestsiden af den høje bakke midt på hovedet. Græsningstrykket var for lavt og vandstanden for lav. I det sydlige vandhul på strandengen var der ingen aktivitet. Græsningstrykket er for ringe, men vanddybden i vandhullet er for stor og der er en fast bestand af hundestejler i det.



Det vigtigste vandhul for strandtudsen på Fyns Hoved. Vanddybden er for stor og der er en bestand af hundestejler.



Genetableret lavning i overdrevslandskabet, hvor strandtudsen nogle år har ynglet.



Et tidligere ynglevandhul ved Fællesstrand.

Nordskov Enge
De to nye lavninger havde for lav vandstand i foråret. De øvrige søer i området er permanente og efterhånden stærkt tilgroede. Afgræsningen er utilstrækkelig. Der er hørt én han i området.
I 2018 forsøgte strandtudsen at yngle i et hjulspor i kanten af en af de permanente søer, dog uden resultat.



En af de permanente og tilgroede søer med bestand af hundestejler.



Den østligste af de to nye skrab. Vegetationen er stadig for sparsom og lavningen tørrede for tidligt ud i 2020.

Bogø

Der er ikke hørt strandtudse på Bogø i 2020. Der har tidligere været en meget livskraftig bestand på øen.

Bogensø
Der er ikke hørt strandtudse ved Bogensø. Nogle år høres enkelte strandtudser her, sandsynligvis dyr der har spredt sig fra Dalby Bugten. Afgræsningen er utilstrækkelig.



Mosen er meget tilgroet.

Dalby Bugten
Strandengene er stadig et kerneområde for strandtudsen. Der var ingen aktivitet i det tidligere ynglevandhul mod øst, men til gengæld i to lavvandede vandhuller gravet i 2015 samt i et uddybet vandingshul. Strandtudsen er også hørt i de meget næringsrige oversvømmelser sydøst for Flaskevejen. Der er talt i alt 17 hanner. Vandstanden faldt meget hurtigt gennem ynglesæsonen, men strandtudsen fik dog nogle få unger på benene.

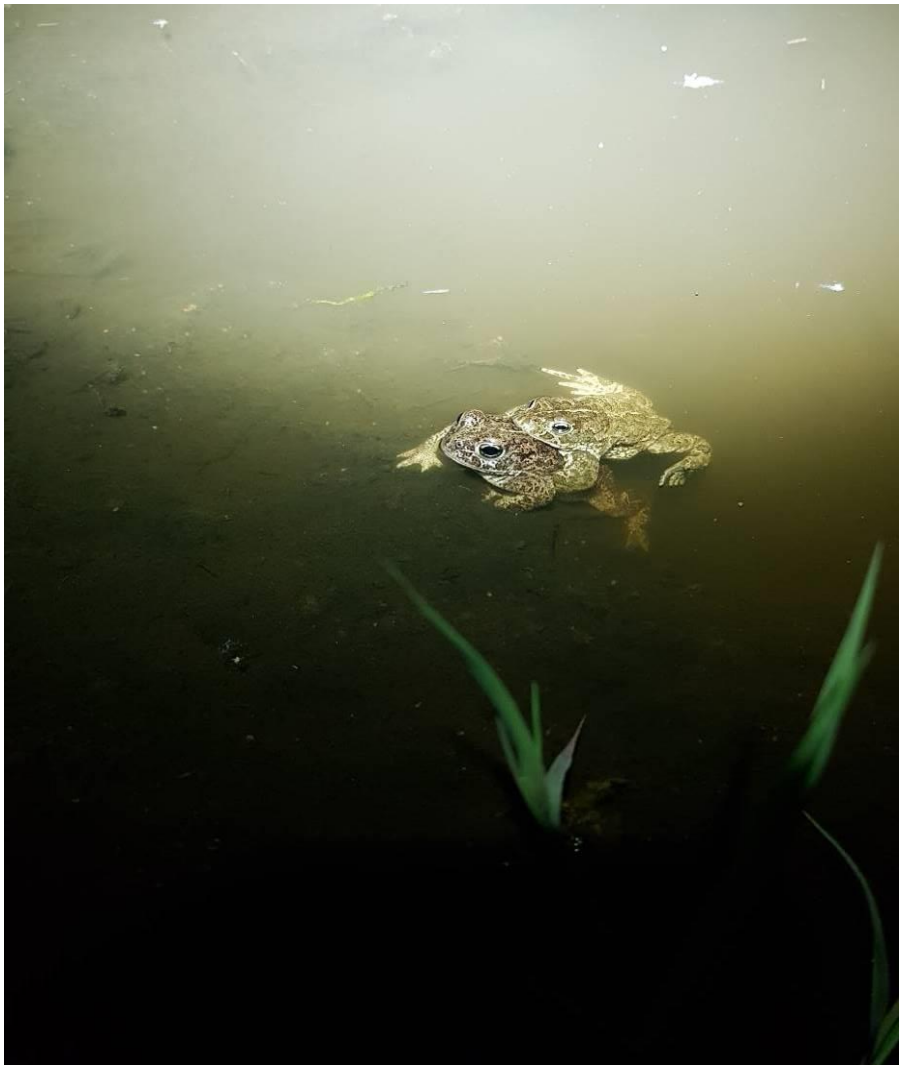


Nyligt uddybet vandingshul.



Strandtudseynglevandhul i strandeng med høslæt.

Skoven
De store strandenge huser den klart største bestand på Hindsholm, men antallet af hanner var omtrent halveret til 59 i forhold til tidligere års optællinger. Vandstanden var meget lav og afgræsningen var ikke tilstrækkelig til at holde lavningerne åbne. Der blev ikke fundet yngel fordi vandsamlingerne tørrede for tidligt ud.



Ynglende par i drængrøft.



Tilgroet og udtørret lavning.



Drængrøft.

Vestermade
Der var ingen aktivitet på strandengene for enden af Vestermaegyden. Der var en stor lavvandet oversvømmelse på marken øst for strandengen, men vandkvaliteten var meget dårlig og vandfladen dækket af trådalger. Græsningen på strandengen er ophørt og lavningerne under tilgroning. På strandengen øst for Fyns Hovedvej var der en meget høj vandstand fordi fjorden har oversvømmet engen om vinteren. Vandkvaliteten var meget ringe og overalt var der tykke plamager af trådalger. Der er talt én han i området. Senere på sæsonen tørrede vandsamlingerne for tidligt ud, således at der ikke var mulighed for ynglesucces.



Lavningerne var dæket af trådalger.



Strandengen for enden af Vestermaegyden var ikke afgræsset.



Udtørret lavning, som om foråret var helt dækket af trådalger.

Sybergsland
Da strandtudserne kvækkede var der stort set ikke vand i skrabene fra 2015 længere. Der sad to hanner i det gamle, meget næringsrige vandingshul på engen. Men der er ikke mulighed for at strandtudserne kan yngle i dette vandhul. Området er et fantastisk sted for strandtudser at vokse op i med masser af fluer på de udtørrede mudderbunde om sommeren.



Lavning gravet i 2015, var udtørret tidligt om sommeren, og blev så fyldt lidt op af regn igen.



Næringsrigt vandingshul.

Maale Strand
Der er set to strandtudsehanner i kanten af en grøft. Vandstanden var for lav i den nye skrab og vegetationen var endnu for dårligt udviklet. Der var ikke mulighed for ynglesucces.

Bøgebjerg
Der er ikke hørt strandtudse ved Bøgebjerg i 2020 og heller ikke de foregående år. Hverringe har drænet en lavning i marken, hvor strandtudserne nogle år har forsøgt at yngle.

Konklusion
Den vigtigste bestand på Hindsholm er i den nuværende situation Dalby Bugten/Skoven. Det er afgørende for strandtudsens fremtid på Hindsholm at denne bestand bevares. Bestanden er i tilbagegang. Ved Dalby Bugten er ynglesucces i de senere år blevet sikret i de to vandhuller, der blev gravet i projektet under Landbrugsstyrelsen. Grundvandspumper ved sommerhusene medfører dog en stærkt svingende vandstand, som gør det mere usikkert om strandtudsen de enkelte år opnår ynglesucces. Ved både Skoven og Dalby Bugten bør der graves flere skrab til at sikre ynglesucces. Ved Skoven bør græsningen styres så ynglestederne afgræsses i tilstrækkelig grad.

De øvrige bestande er blevet meget små og må betragtes som restbestande.

- Ved Fyns Hoved er der behov for forbedring af ynglesteder/fjernelse af hundestejler og øget græsningstryk på ynglestederne. Fællesstrand er uden afgræsning.
- Ved Nordskov Enge er der behov for at grave yderligere ynglesteder (Eyvinds matrikel) og øge græsningstrykket.
- Ved Vestermadegyden er der behov for at genstarte græsning med køer.
- Ved Sybergsland kan det være gavnligt at grave flere lavninger for at kunne imødekomme tørre forår. Et af skrabene fra 2015 tørrer lidt for tidligt ud og kunne uddybes.
- Ved Maale Strand er det vigtigt at højvandsklappen virker. Der mangler stadig lidt vegetation i de nye skrab.
- Ved Bøgebjerg er der behov for at grave ynglesteder i Bjørnens Krat.
- Ved Bogensø er der behov for øget græsningstryk på mosen.
- På Bogø er der behov for god græsning. Efterfølgende må det analyseres om der er tudser tilbage på øen og hvordan bestanden kan bygges op igen.

Niels Damm
nd@amphi.dk
2292 0797

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Esben Buch (esbenbuch.dk@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar mod anlægsloven - Bilag IV-arterne Odder og flagermus
Sendt: 11-01-2024 19:54

Emne: Høringssvar mod anlægsloven - Bilag IV-arterne Odder og flagermus

Emne: Bilag IV-arterne Odder og flagermus

Høringssvar mod forslag til anlægslov for en
påtænkt motorvejsforbindelse i Egholmlinjen

Bilag IV
arterne
odder og
flagermus

Den
påtænkte
motorvej
i
Egholmlinjen
har et
klart
alternativ
- en
udbygning
af
motorvejen
og en ny
paralleltunnel/ekstra
tunnelrør
ved E45,
som
anbefalet

af flere
anerkendte
trafikforskere.

Med
denne
løsning
på de
trafikale
udfordringer,
undgår vi
fatale
naturødelæggelser
i Hasseris
og
Sofiendal
Enge, i
Limfjorden,
på
Egholm,
Lindholm
og i
Voerbjerg
nord for
Nørresundby.

Vi undgår
en by
omkranset
af
sundhedsskadelig
støj, høj
risiko for
ødelæggelser
af
drikkevandsområder
i
Drastrup
og
gennempløjning
af
sundhedsfarlige
asbestdeponier
på land,
både nord
og syd
for
Limfjorden.

Staten
overholder
dermed
også den
lovgivning
i EU-

Habitatdirektivet, der strengt beskytter de bilag IV-arter, som er dokumenteret i flere videnskabelige rapporter, inddateret og ekspertvalideret på Arter.DK, lever i og omkring projekttraceet for en motorvej i Egholmlinjen, eksempelvis bilag IV arterne oddere, flagermus, spidssnudede frøer og strandtudser.

Som naturvejleder ansat ved By og Landskabsforvaltningen i Aalborg Kommune gennem de sidste 42 år, har jeg via mit daglige arbejde, nøje fulgt udviklingen af bilag IV arterne,

især
oddere og
flagermus,
i Aalborg
kommunes
naturområder.
Da den
danske
odderbestand
var
nærmest
uddød og
på
lavpunktet
i
1980erne,
med bare
omkring
200
individer,
var der en
levedygtig
ynglebestand
på
Egholm i
og
omkring
projekttraceet
for den
påtænkte
motorvej
i
Egholmlinjen.
De øde
uforstyrrede
kyststrækninger,
med dybe
digegrave,
tagrørsvegetation
og
spredte
sumpede
pileskove
med
plads til
huler
med
ynglereder,
er således
det
vigtigste
og mest
værdifulde
odderhabitat
i Aalborg

Kommune.
Herfra
har
odderne
spredt sig
og
genindvandret
til den
omgivende
natur i
Limfjordsområdet,
gennem
de sidste
4 årtier.

Som free
lance
naturvejleder
har jeg i
samarbejde
med
foreningen
Egholms
Venner,
ved
utallige
besøg på
Egholm i
2023
dokumenteret
yngleforekomsten
af oddere
med bl.a.
vildtkamera
og bistået
Sweco
ved deres
feltundersøgelser
efter
oddere på
Egholm.

Der kan
efter min
opfattelse
IKKE
gøres
brug af
undtagelser
fra EU-
Habitatdirektivet,
når der
sagligt

findes
brugbare
alternativer
på de
trafikale
udfordringer,
hvorfor
jeg
betragter
den
påtænkte
motorvejsforbindelse
som et
projekt
der både
krænker
og
overtræder
EU
lovgivningen
i
Habitatdirektivet,
som
Danmark
er
forpligtet
af og skal
overholde.
Konsekvenserne
for de
strengt
beskyttede
bilag IV-
arter er så
uacceptable
at
Folketinget
helt skal
afvise
projektforslaget.

Egholms
oddere
der
videnskabeligt
dokumenteret
lever og
yngler i
projekttraceet
er strengt
beskyttede
af EU-
Habitatdirektivet!
Desuden
er

odderne
udpegningsart
og opført
på den
danske
rødliste
som
sårbar!
I
nedenstående
rapport
fra DCU
understreges
og
fastslås
det i
konklusionerne
at der
ikke
findes
videnskabeligt
dokumenterede
virksomme
afværgeforanstaltninger
på de
ødelæggelser
af
oddernes
yngle,
ophold
og
fourageringsområder,
der
forsvinder,
hvis den
påtænkte
motorvej
i
Egholmlinjen
realiseres.
Derfor er
en
motorvej
i
Egholmlinjen
ulovlig
og en
overtrædelse
af
lovgivningen
i EU
-
Habitatdirektivet
der jo
netop

strengt
beskytter
oddere i
EU.
Konsekvenserne
er så
uacceptable
og
ulovlige
at
Folketinget
helt skal
afvise at
vedtage
en
anlægslov
og vælge
et andet
og lovligt
alternativ.

Ukorrekte
og
fejlagtige
konklusioner
i MKV
omkring
ynglende
flagermus
i og
omkring
projekttraceet!
Egholms
og
Mølholmsøernes
dokumenterede
10 arter
af
flagermus
er
naturfagligt
vurderet
en
VÆSENTLIG
forekomst
i og ved
Projekttraceet
for en
påtænkt
motorvej
i
Egholmlinjen.

Jagende
flagermus
i den lyse
skumring,
inden
solnedgang
og tidligt
på natten,
indikerer
ofte at de
flyvende
flagermus
kommer
fra
ynglekolonier
- således
står
nedenstående
fakta i
faglige
notat fra
DCE - fra
DK's
førende
flagermuseksperter,
i
skærende
kontrast
til de
tendentiøse
konklusioner
i
Miljøkonsekvensrapporten,
der på
baggrund
af meget
mangelfulde
undersøgelser
konkluderer,
at der
sandsynligvis
IKKE er
ynglekolonier
i
nærheden
af
projekttraceet
for en
påtænkt
motorvej
i
Egholmlinjen,
bortset
fra en
mindre

ynglekoloni
af
Troldflagermus
på
Teglværksvej
nord for
Limfjorden.
Undertegnede
har i
samarbejde
med DN
Aalborg
og
medlemmer
i
Egholms
Venner
flere
videooptagelser
optaget
ved
Egholm
By af
flyvende
Syd,
Brun og
Dværgflagermus
inden
solnedgang,
i juli og
primo
august
2023.
Disse
optagelser
dokumenterer
og
underbygger
ligeledes
sandsynligheden
for flere
ynglekolonier
for disse
tre arter
af de 10
dokumenterede
arter på
Egholm,
ganske
tæt ved
motorvejstraceet.
Over 300
ha
tidligere
landbrugsareal

på
Egholm
er omlagt
i 2022
som
permanente
naturgræsarealer
med
udlæg af
forskellige
flerårige
blomsterplanter.

Den
påtænkte
motorvej
gennem
disse nye
jagtområder
for
flagermus
vil
uværgerligt
føre til
mange og
helt
uacceptable
trafikdrab
på især
de
lavtflyvende
arter,
ligesom
rydning
af træer
og
bygninger
med
ynglekolonier,
vil få
fatale
konsekvenser
for
flagermusarternes
overlevelse
i og
omkring
projekttraceet.
En
påtænkt
motorvej
gennem
disse nye
fourageringsområder
for

flagermus
er ganske
enkelt
ulovlig
og helt
uacceptabel
for
flagermusene!

Ovennævnte
er en klar
overtrædelse
af EU-
Habitatdirektivet
der med
streng
lovgivning
beskytter
alle
Danmarks
17 arter
af
flagermus.
Den
sjældne
Damflagermus
der
dokumenteret
lever og
yngler på
ved
Mølholmsøerne
og på
Egholm,
er
desuden
beskyttet
som bilag
II art og
opført på
den
danske
rødliste
som
sårbar.

Fagligt
notat fra
DCE –
Nationalt
Center
for Miljø
og
Energi
Dato: 7.

juli 2023 “Klostereng er levested for damflagermus (Myotis dasycneme). Arten er registreret ved alle NOVANA-overvågninger på lokaliteten (Søgaard m.fl. 2013, Therkildsen m.fl. 2020, Kjær m.fl. 2023). Ved den seneste overvågning i 2020 blev arten registreret tidligt på natten over Klosterengen og ved Limfjorden (M. Elmeros, pers. obs.). Ynglende damflagermus fouragerer over egnede habitater op til 20 km fra deres dagkvarterer (Ciechanowski m.fl. 2017). De to søer og

Limfjorden indgår formentlig i yngleområder for arten i Aalborg-området. Vejen mellem de to søer i Klosterengen bør derfor anlægges som lavbro eller nedgraves i en tunnel for at sikre passagemulighed mellem søerne med lav risiko for trafikdrab for både odder og damflagermus”

Herunder i fagligt notat fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi udgivet den 7. juli, 2023, findes al nødvendig dokumentation for hvorfor en påtænkt motorvej i Egholmlinjen

er ulovlig
og er en
krænkelse
af EU-
Habitatdirektivet,
der ved
EU
lovgivning
strengt
beskytter
både
oddere og
flagermus!

Odde

Fagligt notat fra D



AARHUS
UNIVERSITET
DCE – NATIONALT CEN

PDF-dokument · 344 kB

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Thomsen (missronskis@hotmail.com)
Titel: Anlægslov 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:16

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Undertegnede protesterer hermed på det kraftigste mod anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm, med afsæt i at anlægsarbejdet er i strid med gældende lovgivning jf. Habitatbekendtgørelsen (Bekendtgørelse 408 af 1.maj 2007). Med den gældende lovgivning i EU-landende er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder strandtudse, lysbuget knortegås og odder.

Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i særdelseshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvinterer eller vandrer.

Skal vi således i Danmark følge Naturbeskyttelsesloven (LBK nr. 933 af 24. september 2009) er det således umuligt OG ulovligt at anlægge en motorvejsforbindelse over Egholm, ligesom det er ulovligt med de foreslåede tiltag omkring hundegøen og hundeafføring (forslaget kan ses her https://migogaalborg.dk/hundelorte-egholm/).

Arten odder (Lutra Lutra) er globalt klassificeret med bevaringsstatus som sårbar og truet (IUCN kategori 3.1) og det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Strandtudsen (Epidalea calamita) har meget begrænset udbredelse i Danmark med meget små bestande. Strandtudse er fredet, kategoriseret som truet og er ligesom odder en bilag IV-art. Det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Lysbuget knortegås (Branta bernicla hrota) har Egholm som rasteplads (altså stop på vandring) og det er derfor ulovligt at forstyrre den – som man vil gøre med anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Forslaget om hunde som middel til at jage oddere væk er både i direkte strid med Hundelovens paragraf 4 og om muligt også paragraf 8, da hunde her opfordres til at gøre skade på naturen.

Ifølge udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er hensigten at fravige Naturbeskyttelsesloven, da anlægget af Egholmforbindelsen betragtes som 'strengt nødvendigt', hvilket er usandt. Der er andre mulige anlæg, bl.a. en forbindelse i Østaalborg via et nyt tunnelrør som vil være en samfundsøkonomisk billigere løsning, og da EU i flere tidligere domme har pålagt medlemsstaterne at tage Habitatdirektivet alvorligt og tage særlige hensyn til arter, burde det være klart, at en Egholmforbindelse er i strid med lovgivningen.

En forbindelse over Egholm med de gener, det vil medføre for Bilag IV-arterne og det deraf følgende tab af biodiversitet for området er desuden etisk forkasteligt. 'Erstatningsnatur' findes ikke i virkeligheden, og er opfundet af politikere uden forståelse for biologi. Er et habitat ødelagt og en bestand – som fx strandtudsen – uddød på det pågældende sted, er den genetiske variation denne bestand repræsenterede væk for altid. Det er vigtigt at bevare arter for eftertiden i denne tid, hvor vi står midt i en 6. masseuddøen. Jo større genetisk diversitet, jo større chance for at overleve som art, når naturen ændres – som den gør med de pågående klimaforandringer.

Det er mig komplet uforståeligt, at politikere dels ikke følger gældende lovgivning, dels ikke ønsker at deltage i naturbeskyttelse og etisk ansvarlighed. Jeg håber derfor, at Transportministeriet tager indsigelserne til efterretning og vælger at beskytte Egholms natur og de tilhørende arter for eftertiden – i tråd med tiden.

Hilsen

Lone Thomsen

Venlig hilsen

Lone Thomsen
Aalborg Kattepension

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Andersen (jyttejacob@icloud.com)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 11-01-2024 18:02

Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer.

Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Det er efter min mening frygteligt at fordrive odderne som lever og yngler naturligt på Egholm, endog med bidske jagthunde der er trænet til dette !

Jeg er rystet over denne manglende respekt for fredede dyr og natur!

Hilsen
Jytte Andersen,
Kastanievej 6,
9000 Aalborg
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte Andersen (jyttejacob@icloud.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:49

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer.

Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Det er efter min mening frygteligt at fordrive odderne som lever og yngler naturligt på Egholm, endog med bidske jagthunde der er trænet til !

Jeg er rystet over denne manglende respekt for fredede dyr og natur!

Hilsen
Jytte Andersen,
Kastanievej 6,
9000 Aalborg

Jeg vil bede om at få en bekræftelse på at denne mail er modtaget på transportministeriets kontor for høringssvar vedr. Egholmforbindelsen.

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:57

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen og biodiversiteten, herunder beskyttede dyrearter, habitater, land og vandområder fx:

- Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt.
- Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.
- Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal.
- Fredskov, §3 vandhuller, åløb mv.

Hvis beskyttede og fredede plante- og dyrearters eksistens, i de berørte områder, ikke respekteres og ikke medfører fravalg af linjeføring, hvilken virkning har fredningslov, EUs fuglebeskyttelsesdirektiv, Bilag IV-arter, mv. så reelt for beskyttelse af vores natur? Vi står midt i en biodiversitetskrise hvor dyr- og planteliv er en nødvendighed for opretholdelse af økosystemerne. Jeg mener derfor det er fuldstændig uacceptabelt at kunne tillade at tilsidesætte hensyn til og sikring af biodiversiteten.

"En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare." (Brundtland-rapporten 1987)

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som også kan opfylde nuværende generationers behov, bør det, som minimum, undersøges med VVM om disse løsningers påvirkning af natur og miljø, er til mindre fare for fremtidige generationers mulighed for opfyldelse af deres behov.

Venlig hilsen
Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Fast Gjørtz (kontakt@lisbethfast.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag till lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - Den Lysbuget Knortegås
Sendt: 11-01-2024 15:17
Bilag: KNORTEGÅS og NÆSEHORN.pdf;

Kære trm og arp

Hermed mit høringssvar vedrørende beskyttelse af den Lysbuget Knortegås og dokumentation for mangler i anlægsloven herved.

med venlig hilsen

Lisbet G Fast

Lisbeth Gjørtz Fast
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg
Danmark
Mobil. 2614 8333

www.lisbethfast.dk

Indsigelse. Egholmmotorvejen er i strid med beskyttelseskravet af Danmarks ansvarsart nr. 1. den lysbuget knortegås.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 19: 3.1.3.2 Egholmtunnelen

Syd for Egholm foreslås etableret en ca. to km lang tunnelkonstruktion, der fører motorvejen under Limfjordens sydlige løb. Tunnelen består af en hovedtunnel, der etableres som "sænketunnel", og i forlængelse heraf overgangstunneler og tunnelramper. Sænketunnelelementerne støbes på land og sejles herefter ud til den udgravede rende, hvor de sænkes ned i fjorden.

Det vurderes, at der i alt skal udgraves ca. 1.000.000 m³ havbundssediment fordelt på ca. 300.000 m^3 ler og ca. 700.000 m^3 gytje. Havbundssedimentets store indhold af gytje gør det uegnet som opfyld på landjorden eller klapning i Kattegat. Derfor planlægges det, at alt havbundssediment læsses på pramme og transporteres til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepoter ved Rærup.

Side 28: Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes. Hvis væsentlighedsvurderingen viser, at der ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter gennemføres en konsekvensvurdering i forhold til de pågældende bevaringsmålsætninger for det berørte område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt påvirker et Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Skal projektet gennemføres af bydende nødvendige samfundsinteresser, selvom virkningen er negativ, træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger, der opvejer den væsentlige påvirkning, og Kommissionen underrettes herom. De kompenserende foranstaltninger skal være på plads, inden den væsentlige påvirkning indtræffer.

Projektet vil påvirke Natura 2000-området idet den Lysbuget Knortegås er en del af dette, og både hviler, søger læ, og fouragerer i de områder som Egholmtunnelen og lavbroen på den nordlige side vil etableres.

Forslaget til anlægs lov og MKV 2023 er mangelfuld i beskrivelserne, hvor det følgende dokumenter dette:

Lad os sammenholde antallet af det sorte næsehorn med antallet af lysbuget knortegås. Jeg har valgt denne sammenligning i håb om, at det giver en større forståelse af dens stærke beskyttelses krav, som Danmark har underskrevet og forpligtiget sig til at overholde.

- Der findes kun ca. 5630 sorte næsehorn tilbage på verdensplan. Vi kender alle alvoren bag dette tal. Kæmperne er gået i knæ. Det er ikke fordi de er syge.

- Der findes kun ca. 7.300 lysbuget knortegæs tilbage på verdensplan. Det er ikke fordi de er syge. 80 % af dem opholder sig i Danmark – 5.840 gæs.

- Ud af de 5.840 gæs befinder 94 % af dem sig periodevis i projektområdet for EGHOLMMOTORVEJEN, hvilket svarer til 5.500 knortegæs.

  Alle oplysninger stammer fra: Rambøll – 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM 2021 Egholmlinjen. Naturkortlægning

Miljøministeriet oplyser følgende på deres hjemmeside

Danmark er på verdensplan det vigtigste vinterkvarter for gæssene. (Citat. Miljøministeriet.)

FAKTA:

Bestanden af lysbuget knortegås om vinteren i DK udgør: *5.840 stk.* *Verdensplan:* *7.300stk.*

Bestanden af lysbuget knortegås i omkring Egholm er: *5.500 stk.*

Bestanden af sort næsehorn på verdensplan er: *5.630 stk.*





Antallet af sort næsehorn og antal af lysbuget knortegås omkring Egholm ligger skræmmende tæt, tæt op af hinanden.

Den Lysbuget knortegås er bilag 4 art og stærk beskyttet af EU Habitat direktivet (EUR-Lex - 31992L0043 - EN - EUR-Lex (europa.eu), og fugledirektivet The Birds Directive - European Commission (europa.eu). Den har i højere grad end nogen anden vandfugleart i Danmark været ramt af reduktioner i udbredelsen af deres foretrukne føde (ålegræs og havgræsser) enten på grund af eutrofiering eller af ukendte årsager. Netop området ved Egholm, vest for, syd for og nord er et afgørende habitat for dem. Nibe-Gjøl Bredninger og omkring Egholm er de vigtigste rastepladser om efteråret og vinteren. Ålegræsset i området er siden 2012 været i fremgang og dermed trukket en stigende forekomst af vandfugle (se Balsby, T.J.S., Clausen, P., Krause-Jensen, D., Carstensen, J. & Madsen, J. (2017). Long-term patterns of eelgrass (*Zostera marina*) occurrence and associated herbivorous waterbirds in a Danish coastal inlet. – Frontiers in Marine Science 3:285.).

Det er derfor afgørende at habitatområdet har fuld beskyttelse. Dette betyder at ikke bare Natura-2000 området, men hele det område hvor den fouragerer og søger beskyttelse er fredet.

Den kraftige reduktion af det livsnødvendige ålegræs og hav-græsser - i Nissum Fjord og Vadehavet, samt i Mariager Fjord, betyder at gæssene, når de er henvist til fouragering på sø-salat eller alternative forageringsområder på land, går vinteren i møde i dårligere kondition, og at dette kan forstærke allerede kendte effekter af kolde vintre på dødeligheden (se Clausen, K.K. & Clausen, P. (2014). Forecasting future drowning of coastal waterbird habitats reveals a major conservation concern. - Biological Conservation 171: 177-185). Clausen & Clausen udtrykker stærk bekymring i det vigtige alternative habitat er truet af vandstandsstigninger som følge af klimaforandringer. En undersøgelse af alle egnede forageringsområder i Limfjorden indikerer, at mindst halvdelen og sandsynligvis mere af strandengsarealet vil gå tabt under de undersøgte scenarier for vandstandsstigninger.

KONFLIKT:

EN MOTORVEJ eller bevarelse af den lysbuget knortegås habitatsområde ?
nord og syd for Egholm og på Egholm

Som det ser ud nu med Egholmmotorvejen i høring, er det godt for det sorte næsehorn, at det ikke skal beskyttes af DANMARK.

Hvilket land er vi? Hvilket land vil vi være?

Jeg må gøre opmærksom på at Rambøll har varslet væsentlige forandringen af levevilkår for bl.a den lysbuget knortegås, hvis Egholmlinjen bliver virkelig. Her er en af dem.

Rambøll VVM 2021 vurderer:

Samlet vurderes det, at anlægsfasen af Egholmlinjen ved medføre ***moderat*** til ***væsentlige*** konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende rødlistede fugle og regelmæssige tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer. **Det gælder først og fremmest strækninger gennem Hasseris Enge, kystnære dele syd og nord for Limfjorden samt på Egholm**.

Påvirkning af fødegrundlag, tab eller forringelse af fødesøgningsområder (s. 359/531)

Udgravningen til sænketunnel forventes at ske i maksimal 10 mdr., fordelt over to vintersæsoner (november-marts). Størstedelen af trækfuglene i området for Egholmlinjen forekommer i vinterhalvåret, hvilket er sammenfaldende med de tidspunkter, hvor der er valgt at gennemføre gravearbejder til tunnellen ved Egholm Hage. Som følge af høje sedimentkoncentrationer i vandfasen/nedsat sigtbarhed **kan fuglenes mulighed for føde forringes**. Selvom mange af de forekommende vandfugle altovervejende er planteædende og i nogen grad kan forventes at være tilpasset en vis naturlig suspension af materiale i vandfasen som følge af tidevand samt strøm- og vindhold, forventes konsekvenser af påvirkning af sedimentspild af være ***moderat,*** hvilket kan ses i forhold til det store antal fugle, der forekommer i området. (359/531) Moderat påvirkning er en ret voldsom forandring, selvom ordet i almindelig daglig sprogbrug -betyder tålelig.

Påvirkningen af fuglene i takt med fortrængning som følge af arealindragelse, forstyrrelse og støjl .

I takt med arealinddragelsen vil områdernes tidligere egnethed til rast og fouragering for fuglene blive *reduceret* som følge af, at dele af ålegræsbevoksningen og bundfauna, forsvinder i takt med etableringen af tunnellen. Af de i 2019 – 2020 optalte fuglearter fremgår, at navnlig lysbuget knortegås og knopsvane

forekommer i ret stor antal i området i feb – marts. (s.355/531) Samlet vurdering, som følge af fortrængning vurderes at være moderat til væsentlig.

MKR beskrivelse af landfyld ved Egholm syd, Side 42: Det nye kystområde (”landvindingen”) er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur 5 3. Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller.

Dette områder er et vigtigt område hvor den Lysbuget knortegås og andre fugle overnatter, og hvor der er det vigtige ålegræs. Området bliver brugt af fuglene fordi de netop kan komme i læ for vestenvinden om vinteren.

Gravearbejde og etablering af en tunnel i dette område vil være ødelæggende.

Bilagsrapport side 183 (side 42): Spildprocenten er fastsat ud fra følgende: · Gravearbejde foregår med gravemaskine med ”back-hoe” skovl. · Spildprocenten indeholder spildet fra selve udgravningsarbejdet, hvor sediment fra bunden hvirvles op og der sker spild fra skovlen op igennem vandsøjlen. · Spildprocenten indeholder spildet fra evt. overløb fra prammen når den lastes. Spildprocenten for den del af mængden der er gytje, er I Rambølls arbejde //Ref 11/ bestemt til 20 % og for leren 10 %. En spildprocent for gytjen på 20 % er meget høj med det høje indhold af ler i gytjen som bidrager til kohæsive kræfter i gytjen der gør den klæbrig og reducerer spildet. I nærværende modelopsætning er der derfor anvendt en spildprocent for gytjen på 10 %, hvilket vurderes som en bedre karakteristik for det pågældende materiale. Spildprocenten for leren (prøve 25) fortsat sat til 10 %, hvilket vurderes at være konservativt det høje lerindhold taget i betragtning. En høj spildprocent vil give konservative resultater for resultaterne for reduktionen i lysgennemtrængning til fjordbunden, da mindre partikler giver en større skyggevirkning ved samme koncentrationsniveau. Derudover er de mindste partikler tildelt den laveste faldhastighed i modellen og vil derfor svæve længst tid og transporteres længere både første gang partiklerne suspenderes og også hvis materialet resuspenderes på et senere tidspunkt.

MKR beskriver at gravearbejde skal fordeles så: Mængden graves fordelt på en graver der starter fra nord og en der starter fra syd og der graves i perioden november til marts i vintrene 2013-2014 og 2014-2015 (Rambøll, COWI VVM 2011). Denne beskrivelse fastholdes og betingelserne vil være det samme i år 1 og i år 2.

MKR side 275: Anlæg på søterritoriet, herunder opfyldning af område syd for Egholm og anlæg af bropiller og sænketunnel Varig påvirkning af vandskifte i Limfjorden og heraf afledte effekter

MKR side 285: Gravearbejdet til etablering af sænketunnelen skal foregår fra november til marts. • Opfyldning på søterritoriet skal ske fra land og efter perimeter og kystsikring er etableret. Etablering af perimeter og kystsikring skal ske i vinterhalvåret. Jf side 293 og 296 sårbarhed ålegræs

MKR side 313: Etablering af den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre et permanent tab af voksesteder for ålegræs ved landindvindingen syd for Egholm. I tunnel tracéet og i området umiddelbart syd for landvindingen på Egholm, vil der ske aflejring af sediment på havbunden, som medfører et permanent tab af primært ålegræs og flerårige makroalger. Der kan ske et varigt tab af områder med ålegræs på ca. 30 ha, hvilket vurderes at medføre væsentlig, men lokal påvirkning af ålegræs og anden bundflora i nærområdet for gravearbejdet til sænketunnellen.

Dette betyder at forstyrrelsen er i den sårbare periode hvor fuglene skal fouragere og finde uforstyrret ro. Det er så ikke vækstperioden som er det afgørende.

Forstyrrelsen, gravspillet, frigørelse af forurening bliver fatalt for den, og andre fugle.

MKR-rapporten efterlever dermed ikke Habitat-direktivet og Natura-2000 rammebetingelserne.

Miljøemner, der påvirkes i *væsentligt* omfang:

Har høj eller mellemlang sårbarhed. Høj sårbarhed kan forekomme og indebærer: at et miljøemne, der har høj følsomhed over for påvirkninger ikke kan gendannes til dets oprindelige tilstand.
Der kan forekomme påvirkninger, der typisk enten har stor udbredelse(Påvirkningen har en global effekt - gæssene lever ikke udelukkende i Danmark) og i fjorden kan konsekvensen sprede sig i en radius af 10-50 km over ét til flere år og som kan give visse irreversible, men lokale skader. Dermed menes varige skader i en radius af 2 -10 km fra projektet eller dens aktivitet.

Anlægsfasen risikerer med stor sandsynlighed at PÅVIRKE NATURA-2000 området med bl. a. Halkær, Gjøl og Nibe Bredninger. Anlæggelse/fortrængning ved etablering af Egholmmotorvejen vil påvirke den lysbuget knortegås og mange andre fugles i væsentlig grad.

KONFLIKT:

EN MOTORVEJ eller bevarelse af den lysbuget knortegås habitatsområde ?
nord og syd for Egholm og på Egholm.
Som det ser ud nu med Egholmmotorvejen i høring, er det godt for det sorte næsehorn, at det ikke lever på Egholm. Hvilket land er vi? Hvilket land vil vi være?

MKR, side 394: Samlet vurderes det, at anlægsfasen af den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre moderat til væsentlige konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer. Det gælder først og fremmest strækningen gennem Hasseris Enge, kystnære dele syd og nord for Limfjorden samt på Egholm

Samlet kan der konkluderes, at moderat til væsentlig påvirkning er en kraftig kritik af projektet. Der er dermed ikke nogen afværger foranstaltninger der kan bringes i spil, og al argumentation vedrørende beskyttelse af den Lysbuget knortgår mangler.

Habitat-direktivet, fuglebeskyttelse-direktivet, og forsigtigheds-princippet må være styrende, og projektet forkastes.

Lisbeth Gjørtz Fast Nørholmsvej 101 9000 aalborg Tlf. 26148333 kontakt@lisbethfast@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Laura pilgaard (l.pilgaard04@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 13:20

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Mvh Laura Pilgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: bullsmckasserer@gmail.com (bullsmckasserer@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 06:16

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Undertegnede protesterer hermed på det kraftigste mod anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm, med afsæt i at anlægsarbejdet er i strid med gældende lovgivning jf. Habitatbekendtgørelsen (Bekendtgørelse 408 af 1.maj 2007). Med den gældende lovgivning i EU-landende er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder strandtudse, lysbuget knortegås og odder.

Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i særdelseshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvinterer eller vandrer.

Skal vi således i Danmark følge Naturbeskyttelsesloven (LBK nr. 933 af 24. september 2009) er det således umuligt OG ulovligt at anlægge en motorvejsforbindelse over Egholm, ligesom det er ulovligt med de foreslåede tiltag omkring hundegøen og hundeafføring (forslaget kan ses her https://migogaalborg.dk/hundelorte-egholm/).

Arten odder (Lutra Lutra) er globalt klassificeret med bevaringsstatus som sårbar og truet (IUCN kategori 3.1) og det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Strandtudsen (Epidalea calamita) har meget begrænset udbredelse i Danmark med meget små bestande. Strandtudse er fredet, kategoriseret som truet og er ligesom odder en bilag IV-art. Det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Lysbuget knortegås (Branta bernicla hrota) har Egholm som rasteplads (altså stop på vandring) og det er derfor ulovligt at forstyrre den – som man vil gøre med anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Forslaget om hunde som middel til at jage oddere væk er både i direkte strid med Hundelovens paragraf 4 og om muligt også paragraf 8, da hunde her opfordres til at gøre skade på naturen.

Ifølge udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er hensigten at fravige Naturbeskyttelsesloven, da anlægget af Egholmforbindelsen betragtes som 'strengt nødvendigt', hvilket er usandt. Der er andre mulige anlæg, bl.a. en forbindelse i Østaalborg via et nyt tunnelrør som vil være en samfundsøkonomisk billigere løsning, og da EU i flere tidligere domme har pålagt medlemsstaterne at tage Habitatdirektivet alvorligt og tage særlige hensyn til arter, burde det være klart, at en Egholmforbindelse er i strid med lovgivningen.

En forbindelse over Egholm med de gener, det vil medføre for Bilag IV-arterne og det deraf følgende tab af biodiversitet for området er desuden etisk forkasteligt. 'Erstatningsnatur' findes ikke i virkeligheden, og er opfundet af politikere uden forståelse for biologi. Er et habitat ødelagt og en bestand – som fx strandtudsen – uddød på det pågældende sted, er den genetiske variation denne bestand repræsenterede væk for altid. Det er vigtigt at bevare arter for eftertiden i denne tid, hvor vi står midt i en 6. masseuddøen. Jo større genetisk diversitet, jo større chance for at overleve som art, når naturen ændres – som den gør med de pågående klimaforandringer.

Det er mig komplet uforståeligt, at politikere dels ikke følger gældende lovgivning, dels ikke ønsker at deltage i naturbeskyttelse og etisk ansvarlighed. Jeg håber derfor, at Transportministeriet tager indsigelserne til efterretning og vælger at beskytte Egholms natur og de tilhørende arter for eftertiden – i tråd med tiden.

Mvh

Liv Hellevik
Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marie Lind Brandtoft (marie@brandtoft.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:11

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Undertegnede protesterer hermed på det kraftigste mod anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm, med afsæt i at anlægsarbejdet er i strid med gældende lovgivning jf. Habitatbekendtgørelsen (Bekendtgørelse 408 af 1.maj 2007). Med den gældende lovgivning i EU-landende er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder strandtudse, lysbuget knortegås og odder.

Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i særdelseshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvinterer eller vandrer.

Skal vi således i Danmark følge Naturbeskyttelsesloven (LBK nr. 933 af 24. september 2009) er det således umuligt OG ulovligt at anlægge en motorvejsforbindelse over Egholm, ligesom det er ulovligt med de foreslåede tiltag omkring hundegøen og hundeafføring (forslaget kan ses her https://migogaalborg.dk/hundelorte-egholm/).

Arten odder (*Lutra Lutra*) er globalt klassificeret med bevaringsstatus som sårbar og truet (IUCN kategori 3.1) og det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Strandtudsen (*Epidalea calamita*) har meget begrænset udbredelse i Danmark med meget små bestande. Strandtudse er fredet, kategoriseret som truet og er ligesom odder en bilag IV-art. Det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota)* har Egholm som rasteplads (altså stop på vandring) og det er derfor ulovligt at forstyrre den – som man vil gøre med anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Forslaget om hunde som middel til at jage oddere væk er både i direkte strid med Hundelovens paragraf 4 og om muligt også paragraf 8, da hunde her opfordres til at gøre skade på naturen.

Ifølge udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er hensigten at fravige Naturbeskyttelsesloven, da anlægget af Egholmforbindelsen betragtes som 'strengt nødvendigt', hvilket er usandt. Der er andre mulige anlæg, bl.a. en forbindelse i Østaalborg via et nyt tunnelrør som vil være en samfundsøkonomisk billigere løsning, og da EU i flere tidligere domme har pålagt medlemsstaterne at tage Habitatdirektivet alvorligt og tage særlige hensyn til arter, burde det være klart, at en Egholmforbindelse er i strid med lovgivningen.

En forbindelse over Egholm med de gener, det vil medføre for Bilag IV-arterne og det deraf følgende tab af biodiversitet for området er desuden etisk forkasteligt. 'Erstatningsnatur' findes ikke i virkeligheden, og er opfundet af politikere uden forståelse for biologi. Er et habitat ødelagt og en bestand – som fx strandtudsen – uddød på det pågældende sted, er den genetiske variation denne bestand repræsenterede væk for altid. Det er vigtigt at bevare arter for eftertiden i denne tid, hvor vi står midt i en 6. masseuddøen. Jo større genetisk diversitet, jo større chance for at overleve som art, når naturen ændres – som den gør med de pågående klimaforandringer.

Det er mig komplet uforståeligt, at politikere dels ikke følger gældende lovgivning, dels ikke ønsker at deltage i naturbeskyttelse og etisk ansvarlighed. Jeg håber derfor, at Transportministeriet tager indsigelserne til efterretning og vælger at beskytte Egholms natur og de tilhørende arter for eftertiden – i tråd med tiden.

Mvh

Marie Lind Brandtoft,

Lektor cand. scient i biologi

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:14

Nej til **Egholmmotorvej** – Der er truede dyrearter
På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter. Vejdirektorater og Transportministeriet har valgt at se bort fra det. Man påtænker at jage dem væk, så kan de jo ikke forhindre en motorvej.
De mange truede dyrearter er beskyttet af EU's direktiver.
Det er veldokumenteret gennem flere år, at den lysbugede knortegås fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs. Den vil blive forstyrret.
Der er oddere, der bor, yngler og har unger lige midt i linjeføringen. Der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer. 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle.
I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed og manglende viden om afværgetiltagenes virkning.
Vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16 og denne kan kun fraviges i tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af økonomisk eller social art, og hvor der ikke findes alternativer til gennemførelse af planen eller projektet. Og der findes to alternativer!!!
Derfor mener jeg ikke, man kan anlægge en motorvej igennem disse områder.
Med venlig hilsen
Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:04
Bilag: Natura2000 Habitatsdirektiver Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema Natura2000/Habitatsdirektiv.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Habitatsdirektiv og Natura2000-område i og omkring Egholmmotorvejs linjeføringen
Projektet er ULOVLIGT, da EU´s Habitatsdirektiv ikke overholdes.
*Projektet er ULOVLIGT, da alternativer ikke er undersøgt og derfor er projektet heller IKKE samfundsnødvendig*t.*

Det er helt uforståeligt og uacceptabelt, at staten foreslår etablering af en motorvej, som ødelægger natur og rekreative områder nordvest og sydvest i Aalborg, som bryder EU´s Habitatsdirektiv og gennemskærer Natura2000-områder på og omkring Egholm.

Linjeføringen gennemskærer et område som reelt har Natura2000 status. Danske myndigheder har systematisk og uretmæssigt undladt at udpege Egholm og fjorden omkring som Natura2000 beskyttet område, uagtet at området, hvor motorvejen over Egholm tænkes ført igennem, opfylder alle ornitologiske og biofaglige kriterier herfor. Relevante myndigheder er gentagne gange gjort opmærksom på det.
Herved omgås fugle- og habitatsdirektivet. Dette pga dokumenteret forekomst af bl.a lysbugede knortegæs, strandtudser, flagermus og oddere.

*Da **den lysbugede knortegås er en udpegningsart**,* udnævner den ved sin blotte tilstedeværelse i vandet omkring Egholm området til et Natura2000-område. Den fouragerer specielt ved de lave nordlige fjordområder med ålegræs og ro som fuglen kræver – lige midt i og omkring linjeføringen .

Odderen, som lever i og omkring linjeføringen på Egholm (hvor den yngler året rundt)**, i Limfjorden omkring øen samt ved Mølholmsøerne. Den **er en bilag IV-art, rødlistet som sårbar art og er derfor også beskyttet af EU´s habitatsdirektiv.
I flg. det fremlagte forslag til MKR 2023 og til anlægslov for en motorvej vest i Aalborg konkluderes, at der ikke findes kendte afværgeforanstaltninger for ynglende oddere ifm. etablering og brug af motorvej. Men alligevel foreslås det, at de fredede og ynglende oddere på Egholm og ved Lindholm Å skal skræmmes væk af hunde, deres urin og afføring, lyde af rovdyr samt af afspillede lyde om natten og af gravemaskiner morgen og aften inden anlægsarbejdet sættes i gang. Dette for at sikre, at hunodderne forlader deres huler og området. Et fintmasket hegn skal så sættes op mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder, så hunodderne ikke kan komme tilbage til deres huler og til evt unger, som derved ligger fanget i det indhegnede område og i så fald dør at sult.
Disse afværgeforanstaltninger er ud over at være ulovlige, da odderens ynglested er strengt beskyttet af EU-regler og da odderen i flg. samme ikke må forstyrres forsætligt, også totalt uansvarlige og et hjerteløst dyreplageri.

Fejlagtige konklusioner i MKR påstår, at der stort set ikke er ynglekolonier af flagermus i nærheden af projekttraceet for en påtænkt motorvej i Egholmlinjen. Dette konkluderes til trods for at flagermus eksperter fra DCE konkluderer, at det er overvejende sandsynligt, at der er ynglekolonier af flagermus. Dette underbygges af målinger og videooptagelser på Egholm tæt på projekttraceet, som indikerer at flere arter yngler her. DCE konkluderer også at Klostereng er levested for den sjældne damflagermus som fouragerer op til 20 km fra deres opholdssted på egnede habitater, hvorfor både Limfjorden og de to søer i traceet mellem Mølholm og Nørholmsvej formodentlig er en del af deres yngleområder. ***Damflagermusen er en bilag II-art og er rødlistet som sårbar***.
En motorvej i Egholmlinjen kan ikke undgå at føre til mange trafikdrab på især de lavtflyvende arter ligesom træfældning og rydning af bygninger med ynglekolonier vil medføre fatale konsekvenser for flagermusenes overlevelse i området. Det står i skarp kontrast til at ***alle Danmarks 17 flagermusarter er strengt beskyttede bilag IV-arter på EU´s Habitatsdirektiv***.

En Egholmmotorvej vil have enorme konsekvenser for den lysbugede knortegås, for strandtudsen, flagermusen samt for odderne – alle arter som Danmark har forpligtet sig til at beskytte, da det er fredede dyrearter som følge af Habitatsdirektiver og Natura2000-kriterierne. Dette må ikke ske.

I videnskabelig rapport om Naturgenopretning fra 2018 nr 266 DCE dokumenteres manglende succes med naturgenopretning med sarte erstatningsjorde ligesom det dokumenteres, at det kræver mange årtier før evt succes, hvorfor dyrene i mange år vil blive trængte, hvis en motorvej anlægges.

Det er fuldstændig uacceptabelt, at det i anlægsloven foreslås, at der skal søges dispensation til at fravige habitatsdirektivet, da der findes adskillige alternative løsninger til Egholmmotorvejen.
Alternativer, som staten i mange år ikke har villet undersøge, til trods for ,at de kan anlægges uden at bryde diverse EU-beskyttelses love, til trods for at de vil ødelægge mindre dyreliv, vil kræve mindre areal, vil være billigere, vil have en bedre aflastning af eksisterende motorvej samt vil kunne opnå en langt bedre forrentning.

Egholmmotorvejen kan derfor på ingen måde siges at være en afgørende nødvendig samfundsinteresse.

Derfor er det også dybt uacceptabelt, hvis et folketingsflertal er klar til - uden dokumentation - at fravige fra EU regulerede naturhensyns-forpligtelser for kunne tromle vedtagelsen af en anlægslov igennem.

Og det er fuldstændig hovedløst at lade en motorvej gå igennem et naturbeskyttelses område, når vi står i en biodiversitetskrise og når Danmark i forvejen har så lidt natur.

Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".
Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.
Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.
Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Vi skal have mere natur, ikke mindre.
Sendt: 10-01-2024 19:01
Bilag: Vi skal have mere natur.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.
En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsen. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.
Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og mor-gen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.
Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.
Vi skal have mere natur, ikke mindre.
På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.
Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsen. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Dyreliv på Egholm
Sendt: 10-01-2024 18:35

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. de forstyrrelser det giver dyrelivet på øen.
Den truer flagermusen (observeret 10 ynglende arter), odderen og strandtudsen.
Odderen yngler på øens sydlige bred og det vil være decideret dyrplageri at jage mor-odder væk da der ligger forsvarsløse unger i hulen som vil dø.
Odderen og flagermusen og strandtudsen er desuden en fredet bilag IV art.
De fantastiske store flokke af knortegæs der både færdes nord og syd om øen ville ikke længere kunne opholde sig i områderne.
Ræve samt store mængder af rådyr, hvor skal de dog finde ro og søge tilflugt mens anlægsarbejdet står på?

Mvh.
Annie Maria Petersen
Toftevej 9
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:39

Mangelfuld undersøgelse af konsekvenserne for dyr på Egholm

På Egholm lever Bilag IV-arter, herunder oddere, flagermus, strandtudsen og knortegæs. Konsekvenserne for anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse over øen kendes ikke.
Undersøgelser er nemlig ikke foretaget, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om projektet kan skade yngle- og rastesteder for disse arter, hvorfor der er en væsentlig usikkerhed omkring projektets potentielle skadevirkninger på yngle- og rastesteder for disse beskyttede arter.

Odderen og flagermusen er begge arter, der er beskyttet under EU's habitatdirektiv, og deres bevarelse er af stor vigtighed for vores biodiversitet og økosystemers sundhed. Det er derfor afgørende, at der foretages grundige undersøgelser for at sikre, at deres levesteder ikke påvirkes negativt af byggeprojekter som dette.

Ligeledes er strandtudser en sjælden art i Danmark og beskyttet under EU's habitatdirektiv. Strandtudsens levesteder kan blive direkte påvirket af infrastrukturprojekter som dette. Knortegæs, som benytter vådområder langs Limfjorden under deres trækruter, kan også blive negativt påvirket af forstyrrelser i deres naturlige habitater.

På denne baggrund opfordrer jeg til, at der foretages tilstrækkelige undersøgelser, og at disse færdiggøres før enhver videre beslutningstagen vedrørende projektet. Det er afgørende, at alle nødvendige besigtigelser og vurderinger foretages rettidigt, og at der ikke træffes beslutninger, der kan have uoprettelig skade på disse følsomme arter og deres habitat.
Det er vores fælles ansvar at sikre, at udviklingsprojekter ikke går på kompromis med den nødvendige beskyttelse af vores natur og dyreliv.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmmotorvejen - odder og alternativer
Sendt: 10-01-2024 16:00

Forklaring: Jeg har indkopieret uddrag fra MKR 2023, Opdatering 2021 og Lovforslaget.

Vedr. Oddere på Egholm:
Sådan står der i lovforslaget på side 31:
Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning.
Mine kommentarer: Der er masser af andre mulige linjeføringer:
Der er et tidligere VVM-behandlet projekt af et ekstra 3. tunnelrør ved den eksisterende tunnel, ved E45!
Der er et VVM-behandlet forslag til en hel ekstra dobbelt-tunnel ved E45.
Der er mulighed for at lave en bro, eller tunnel, i forlængelse af E39, der hvor den møder E45, nord for fjorden, og samtidig, lade E45 foretage en udfletning, som løber sammen med den forlængede E39. Forslaget til denne linjeføring, er udarbejdet af foreningen: Den Bedste Vej!
Man kan fint nøjes med 0+ løsningen, som består af nogle forbedringer ved den eksisterende forbindelse ved E45
Der er mulighed for at lave en Citytunnel, som forløber på vest-siden af den eksisterende tunnel, ved E45.
Der er mulighed for at lave den vestlige forbindelse, som en boret tunnel, i hele linjeføringen, under Sønderdybet, Egholm, og Nørredybet.
I øvrigt bemærkes at der ikke er et eneste af de mange nye alternativer, der er undersøgt som et alternativ efter habitatdirektivet. Alle nye alternativer er enten ikke undersøgt eller kun undersøgt som skitseprojekter og fravalgt af tilfældige for omverdenen ukendte grunde – uden nogen som helst skelen til habitatdirektivets artikel 6 eller artikel 12 eller 16.
Det følger af habitatdirektivet at en myndighed – her altså Folketinget – ikke kan give tilladelse til projekter der skader Bilag IV-arters yngle og rasteområder. Det er projekt skader utvivlsomt odderens yngle- og rasteområde. Sådan set fjernes de eneste kendte ynglesteder på hele øen. Vejdirektoratet forsøger at argumentere for at undtagelsen i artikel 16 kan finde anvendelse. Det kræver imidlertid at der ikke er brugbare alternativer og at der er undersøgt herfor efter den metode, der er anvist i habitatdirektivet – ikke blot efter en eller anden metode på et eller andet tidligere tidspunkt i historien.
Betingelserne for at fravige habitatdirektivet – eller for at opnå dispensation – er ikke opfyldt for så vidt angår odder, hvorfor der ikke lovligt kan vedtages en anlægslov.
Jeg finder det aldeles krænkende i forhold til habitatdirektivet, som Danmark er underlagt, at man forsøger at omgå direktivets tekst, ved at påstå, at der ikke er andre muligheder for linjeføring.
Projektet bør stoppes straks, nu hvor det ENDELIG anerkendes i Miljøkonsekvensrapporten, at der er ynglende oddere på Egholm.
VVM-opdatering fra 2021: 13.2.2 side: 242.: Det anførte er således helt forkert vedr. Odder.
Der er fundet spor efter odder (veksel) i forbindelse med

feltundersøgelser i 2010 imellem to digegrave på sydsiden af Egholm /154/. Herudover er odder observeret som en civil registrering på nordkysten af Egholm i undersøgelseskorridoren /160/ og en odder med unger er observeret i havet mellem Egholm og fastlandet af personalet på Egholmfærgen. Der er ikke registreret kendte ynglesteder for odder i undersøgelseskorridoren på Egholm. Ved kortlægningen i 2019 og 2020 er der ikke set spor af odder, men arten vurderes at færdes i grøfter og langs kysten af Egholm i undersøgelseskorridoren.
Mine kommentarer: Der har været oddere på Egholm, i mindst 40 år, og sandsynligvis mere.
Selvom MKV rapporten 2023 (hvor meget er gentaget i lovforslaget) nu anerkender at odderen har beskyttet yngle- og rastested på Egholm, er Miljøkonsekvensrapporten stadig fuld af fejl. Rapportens beskrivelser og konklusioner er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet, herunder EU-miljørettens forsigtighedsprincip. I det følgende påvises de konstaterede fejl og fejlslutninger.
5.3.4 Afhjælpende foranstaltninger - odder 5.3.4.1 Anlægsperioden. Da odderen primært er aktiv i perioden fra skumring til solopgang, skal anlægsarbejdet foregå fra solopgang til solnedgang, så forstyrrelse af arten undgås i videst mulige omfang.
Mine kommentarer: Underlig konklusion! Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet. Oddere kan godt være aktive hele døgnet. Store unger går ofte på jagt i dagtimerne.
De ses ofte ved pælene til færgelejerne, på begge sider af fjorden, samt i havnebassinet i Aalborg sejlklub, hvor de jager i dagtimerne. Det formodes, at det fortrinsvis er store unger, som er ude for at træne på egen hånd, som vi ser de pågældende steder i dagtimerne.
Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkeligt beskrevet. Hvilke metoder har man konkret tænkt, at anvende til afsøgning af odderhuler? Hvor lang tid har man afsat til gennemsøgning af området?

Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området.
Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1.
Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterår vinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder.
Mine kommentarer: Grundlaget for vurderingen er forkert. Ca. 20 % fødes på andre tidspunkter. Der er meget der taler for, at nogle af de unger vi har dokumenteret i marts/april måned, på Egholm, kan være født juleaften, eller deromkring.
Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner,
Mine kommentarer: Hvilke maskiner? Er det gravemaskiner, flyvemaskiner, landbrugsmaskiner? eller støj fra naturlige fjender Altså mennesker, og biler?
Mine kommentarer: Det anførte er ikke en afværgeforanstaltning. Der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet. Oddere har ingen naturlige fjender, ud over mennesker, og biler. Den hyppigste dødsårsag blandt oddere, er trafikdrab! Afværgeforanstaltningen – selv betragtet som sådan er helt utilstrækkeligt beskrevet i forhold til anvendelse af maskiner både i form af materiel og metode. Det lyder som

om byggeriet bare skal sættes i gang, og at dette så udgør en afværgeforanstaltning.
og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og næppe virksom. Der luftes hunde på digerne stort set dagligt, året rundt, det tager odderne sig tilsyneladende ikke af. Ganske tæt på hvor medlemmer af Egholms venner, i foråret 2023 optog odderunger, var der på samme tid, en rævegrav, med 5 unger.
samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og utilstrækkelig beskrevet. Der mangler også en vurdering af hvordan den afværgeforanstaltning i sig selv påvirker andre miljøforhold. Hvor højt skal disse lyde være? Hvilke lyde drejer det sig om? Vil mennesker kunne høre disse lyde? Og i givet fald på hvilken afstand? Kan lydene evt. være skadelige for dyr og menneskers hørelse? Vil fugle, flagermus, og padder, i givet fald også blive skræmt væk fra området?
Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet igangsættes.
Mine kommentarer: Som anført ovenfor, Habitatdirektivets krav om videnskabelig vished både i forhold til vurderinger og afværgeforanstaltninger er ikke opfyldt. Der er tilsyneladende tale om ren fri fantasi. Kan det oplyses hvem, der har rådgivet Vejdirektoratet om hvordan man udøver odderfordrivelse? Hvem har præsenteret Vejdirektoratet for metoderne, som er præsenteret her over? Hvor har vedkommende i givet fald sine erfaringer fra? Er der tale om en ekspert, således som det kræves i henhold til VVM-direktivet? Har det måske været prøvet tidligere i Danmark? Hvordan gik det i givet fald? Kom odderne tilbage i samme antal som før?
For at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder på den sydlige del af Egholm, skal der på landvindingen etableres våde naturtyper i form af større og mindre kanaler som udformes som strandengsloer. Vandhullerne skal udgøre et sammenhængende netværk af våde naturområder, som kan anvendes til spredning og fouragering. Kanalerne skal således forbinde de eksisterende kanaler på begge sider af tunnel-portalen, da disse er meget anvendt af odder til fouragering og spredning. Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 42/47 Det nye kystområde (”landvindingen”) er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur 5 3. Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Figur 5-2 Sydsiden af Egholm med nyt anlæg, hvor tunnelen tilløber med det eksisterende marine lavvandede område og det nye havdige. Kanalerne udformes så de er mere end 50 cm dybe, men med lavvandede, padde-egnede områder i kanten. De store kanalerne etableres i hele længden fra de eksisterende kanaler til ringkanalen indenfor det nye havdige. Herudover etableres en række mindre kanaler/loer med varierende bredde og dybde. På ydersiden af kanalerne etableres lave diger (miler), som kan anvendes til rast. Milerne skal være 0,5-1 meter høje, og op til 10 meter brede og forløbe i vandhullernes længde med gennembrud ca. hver 25 meter så

padder og andre mindre dyr let kan passere. Ud mod det ydre stendige skal der på indersiden være en ringkanal med tilhørende lave diger, som det kendes fra det eksisterende odder-habitat på sydsiden af Egholm. Dele af opfyldningen etableres som strandeng som erstatning for de strandengsarealer, der inddrages, samt som nye yngle- og rasteområder for odder. Der er generelt kun begrænset viden om hvilke virkemidler, der skal tages i anvendelse for at etablere strandenge som nye yngle- og rasteområder.
Mine kommentarer: En Miljøkonsekvensrapport skal anvende fagets anerkendte metoder og opdateret vidensgrundlag. Vejdirektoratet har tilsyneladende overset en videnskabelig rapport fra Aahus universitet, der fortæller, at strandeng og overdrev er ml. 10 og 20 år om at gendannes. Der er således tilgængelig viden om, hvordan der etableres strandenge, og hvor svært dette er. Et projekt, der nødvendiggør 21,2 ha. Ny strandeng som afværgeforanstaltning, kan ikke tillades, jf. habitatdirektivet.
Det er ikke en virksom afværgeforanstaltning. Det er ren gambling.
Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 43/47 det forudsætter under alle omstændigheder påvirkninger fra havet i form af periodiske oversvømmelser med saltvand, erosion og saltsprøjt. Desuden forudsættes næringsfattige forhold og kort afstand til egnede spredningskilder på nærtliggende strandenge. En værdifuld strandeng indeholder naturligt forekommende plantearter samt strukturer som loer (afvandingssystemer), saltpander, fritlæggende store sten og strandvolde og disse skal forsøges genskabt inden for opfyldningen for at fremme levesteder for arter af dyr og planter tilknyttet strandeng, herunder odder. Der etableres åbninger i diget, så saltvand periodevist kan trænge ind på det opfyldte areal. Opfyldningen skal fortrinsvist bestå af næringsfattigt materiale, som f.eks. sten, sand og grus med et lavt indhold af fosfor, og det skal sikres, at materialet ikke medfører arter af invasive planter, der er tilpasset saltholdige forhold, såsom rynket rose og vadegræs. Vegetation fra strandenge tæt på det opfyldte område kan potentielt sprede sig til erstatningsarealet, hvis de rigtige forhold skabes på arealerne. Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge.
Figur 5-3 Skitse for udformningen af landopfyldningen syd for Egholm. Området etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Sweco |
Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 44/47 Figur 5-4 Principskitse for opbygningen af nyt odder-habitat med kanaler, diger, miler, strandenge og vandhuller Figur 5-5 Principskitse for det kommende strandengsområde på landopfyldningen syd for Egholm. Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 45/47 Der vil ikke være offentlig adgang til det nye naturområde eller på diger på landopfyldningen eller til de gamle digegrave og søer. Området skal være uforstyrret naturområde med afgræsning.
Mine kommentarer: Den bedste måde, at sikre at området er, og forbliver uforstyrret i en grad, som passer dyrelivet i området bedst, er at lade det være præcis, som nu. Der er både ynglende ræve og ynglende oddere inden for kort afstand af hinanden, hvilket givetvis vil være udsædvanligt langs å-løb, men på Egholm, hvor der er tilstrækkelig mulighed for jagt, og fødesøgning for begge arter, er det tilsyneladende

ikke samme problem, som hvis det havde været ved en å. Projektet bør ikke vedtages. Konsekvenserne er negative for en række dyrearter, herunder Bilag IV-arter og udpegningsarter og fugle.
Ifølge miljøkonsekvensrapportens støjkortlægning for området vil ca. 10.000 m2 af odderens yngleområde blive stærkt påvirket af støj (63-68 dB) og ca. 20.000 m2 vil blive moderat påvirket af støj (58-63 dB) i motorvejens driftsfase.
Mine kommentarer: Man skriver et sted, tidligere i lovforslaget, at man vil jage oddere væk ved at frembringe støj!? Nu skriver man, at man vil etablere et erstatningsområde, hvor der dagligt vil forekomme skadelig og generende støj. Igen er der tale om ren frihåndstegning. Der er ingen videnskabelig vished for at denne afværgeforanstaltning medfører at bestanden ikke påvirkes negativt eller helt fordrives fra øen. Vil odderne genindvandre til et område, hvor der er støj? Har man tidligere gjort sig erfaringer med at jage naturligt forekommende oddere, ud fra et område ved hjælp af støj, og så ødelagt området, med gravemaskiner mv. For så senere at reetablere området, med den forskel, at der nu er skadelig støj, og oplevet at odderne er vendt tilbage til området, i samme omfang, som tidligere?
For at sænke støjpåvirkningen bliver der etableret støjafskærmning langs tunnelportalen. I forbindelse med landopfyldningen etableres desuden nye levesteder med potentielle yngle- og rastesteder længere væk fra vejanlægget og dermed støjkilden.
Mine kommentarer: Odderne har altså etableret sig, der hvor de lever nu, altså på sydkysten af Egholm, fordi, der netop her, er optimale forhold, for jagt, raste og ynglepladser! Den har ikke etableret sig andre kendte steder på øen. Derfor vil det aldrig blive optimalt for artens fremtidige tilstedeværelse i området, at der etableres en støjende, Livsfarlig, og barriere fungerende motorvej gennem området. Uanset hvor mange m2, område man udlægger, så vil de ikke kunne erstatte det eksisterende område fuldt ud. Det fremgår i min optik også af den rapport, som Aarhus universitet har udarbejdet, og offentliggjort i juli 2023.
https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf
”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes, at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder”. Samlet bliver op mod 40.000 m2 levested for odder nedlagt eller påvirket af projektet i hhv. anlægsfase og driftsfase. Det bliver etableret 212.000 m2 nye levesteder for arten som afværge- og kompensation for de nedlagte og påvirkede områder. De nye naturområder skal være etableret og i funktion, inden anlægsperioden for projektet påbegyndes.
Mine kommentarer: Som allerede anført, er dette ikke en acceptabel afværgeforanstaltning medmindre Vejdirektoratet i så fald afventer strandengens etablering. Det tager som nævnt, ifølge den videnskabelige rapport fra Århus universitet f.eks.
https://dce2.au.dk/pub/SR266.pdf?fbclid=IwAR2flPw_y9ezS6etoaC7Rd-9GgWAQhKN7QPG01MeKBd4h1oGwCWO-Ki6sDQ
mellem 10 og 20 år at etablere ny strandeng, se tabel 5.2.5.1 side 112. Det anføres, at selv dårlig kvalitet af Strandeng, er 10 til 15 år om at udvikle sig. Skal der være høj eller god kvalitet, er tidshorisonten ml. 50 og 100 år.
Jeg er enig i, at de nye områder skal være funktionelle, og med sikkerhed taget i brug af odderne, i mindst samme omfang, som i de

eksisterende områder er i dag. Men hvem, kan garantere for at det ikke i al evighed, vil have negative konsekvenser for odderne, og en række andre arter, som vi vender tilbage til et andet sted i dette høringssvar? Det skal der være videnskabelig vished om.
Jeg bemærker, at Vejdirektoratet er opmærksom på usikkerheden af kvaliteten, af den nye Strandeng, og vil derfor udlægge væsentligt mere ny natur, end den man ødelægger ved etablering af motorvejen. Men er det en god, løsning, at man fjerner xxm" natur i en god kvalitet, og erstatter det med et xx x2 m2 stort område, som man ikke har vished for nogensinde vil udvikle sig til bare nogenlunde god natur?
Ansvaret for etableringen samt overvågning af de nye naturområders funktion ligger hos bygherre (Vejdirektoratet).
5.3.4.2 Driftsfasen Der etableres faunapassager som beskrevet i Tabel 2-3 med tilhørende Figur 2-2 Ved vandløbskrydsninger etableres passage for odder i form af faste banketter, der er tilpasset høje vandføringer i vandløbet. Lys fra anlægget må ikke belyse faunapassager ved vandløb, for at undgå forstyrrelse af odder. Men 63 DB, er ok? Der etableres støjreducerende tiltag omkring tunnel-portalen på Egholm for at mindske støjpåvirkningen på de omkringliggende arealer, der er yngle-rasteområde for odder.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkelig. Hvordan ved man at oddere vil genindtage de gamle/nuværende raste og yngleområder? Der er på ingen måde fremlagt noget bevis, eller på nogen måde sandsynliggjort, at de bortskræmte oddere, vil søge tilbage, og bruge de nye, områder, som raste og yngleområder!
5.3.5 Kompenserende foranstaltninger – odder De nye naturområder (vandhuller og tilhørende diger), der skal etableres for odder som beskrevet i afsnit 5.3.4, udgør kompenserende foranstaltninger. Anlægsarbejdet inddrager et område på omkring 9.000 m2 den sydlige del af øen, som er yngle-rasteområde for odder. Der etableres nye levesteder for odder på den 21,2 ha store landudvidelse syd for Egholm. Vil det så sige, at området fjernes igen, hvis det viser sig, at området alligevel ikke tiltrækker nye ynglende oddere? Der etableres således nye levesteder på et betydeligt større areal end det areal, der inddrages til anlægsprojektet for at kompensere for det areal, der inddrages, samt for at kompensere for den usikkerhed, der hersker omkring afværgeforanstaltningernes effekt.
Mine kommentarer: Her overgiver Vejdirektoratet sig og indrømmer, at man reelt ikke ved hvad man laver. Det kan derfor også konkluderes, at vejdirektoratet erkender at det ikke er en virksom afværgeforanstaltning efter habitatdirektivet, at fjerne et naturligt og særdeles fremragende yngle- og rasteområde for oddere, og erstatter det med et meget dårligere, men så til gengæld bare større område, som vil være udsat for støj og forstyrrelse, samt forsynet med en motorvej. Er Vejdirektoratet bekendt med, at trafikdrab er den største trussel for odderne?
Hvor mange år har Vejdirektoratet forestillet sig, at der går fra et nyt område er etableret, til odderne har taget det i brug, med samme ynglesucces, som tidligere?
5.4 Kumulative påvirkninger Der gennemføres ikke andre tilsvarende projekter samtidig med eller i forlængelse af hinanden, som kan påvirke terrestrisk natur så der opstår kumulative påvirkninger med den 3. Limfjordsforbindelse i anlægsperioden. I driftsfasen øges barrierepåvirkning i forhold til de allerede eksisterende motorveje syd og nord for Limfjorden.
6 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus 6.1 Fravigelsens

betydning for odderens bevaringsstatus Odder er listet som sårbar (VU) på den danske rødliste 2019 /6/. Ifølge artikel 17 indberetningen til EU fra 2019 er odderen i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling. Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde.
Mine kommentarer: Man har i det foregående beskrevet en aldeles hårdhændet metode, til at fordrive odderne fra deres naturlige habitat, og påstår nu, at arten stadig vil have gunstig bevaringsstatus i sit naturlige udbredelsesområde? Vi bemærker, at der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet, der kræver EU-kommissionens tilladelse.
Fravigelsen påvirker odderens inden for et område af lokal karakter og idet de afværgende og kompenserende foranstaltninger vurderes at sikre, artens bevaringsstatus fortsat vil være gunstig i artens naturlige udbredelsesområde.
Mine kommentarer: Det er en helt udokumenteret vurdering/påstand, uden videnskabeligt belæg. Der er ingen undersøgelser, der godtgør, hvor man virksomt plejer at jage oddere væk fra deres yngle- og rasteområder. Vi er faktisk af den opfattelse, at det under alle omstændigheder er lovstridigt, og bør behandles som en politisag, med henvisning til dyreværnsloven. ”§ 1. Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe”. Under alle omstændigheder betragter vi de beskrevne tiltag, som rendyrket dyrplageri.

Sammenfatning :
Der findes bevisligt mindst eet VVM-planlagt, brugbart alternativ til Egholm-linieføringen, nemlig udvidelsen af E45 i øst, samt en ny tunnel parallelt med Limfjordstunnelen.
Det vil derfor ikke være lovligt at fravige beskyttelsesbestemmelserne for odder, og det vil ikke være lovligt at vedtage en anlægslov for en motorvej i Egholm-linieføringen.

Med venlig hilsen

Bente Underbjerg

A.C. Jacobsens Vej 29

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv
Sendt: 10-01-2024 14:32

Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport *"Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d"* med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen på lovlig vis og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Asbjørn Ejlersen
Gl. Møllevej 7
6660 Lintrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv
Sendt: 10-01-2024 14:26

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport *"Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d"* med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.

2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.

3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.

4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.

5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Diana Rosenørn de Lasson
Letvadvej 19
9200 Aalborg SV.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensvurdering, Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 12:40
Bilag: Uddrag af VVM2011 - beskrevne alternativer.pdf;

Til Transportminiteriet.

Hermed mit høringssvar til Deres videre foranstaltning.

Manglende saglighed og lovmedholdelighed i afsnit 3.1 vedrørende ønsket fravigelse af EU-beskyttelse af odder

I baggrundsdokumentet "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering
jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d" er der i afsnit 3.1 angivet :

"3 Bydende nødvendige hensyn til væsentlige
samfundsmæssige interesser
3.1 Grunde til, at projektet skal gennemføres trods de negative
virkninger
For den 3. Limfjordsforbindelse er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011. Denne dokumentation ligger til grund for Folketingets beslutning i Trafikaftale 2014 om at den 3. Limfjordsforbindelse skal forløbe i Egholmlinjen."

Sætningen "er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinien, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011." er særdeles problematisk.

For det første er det ikke videnskabeligt at bruge formuleringen "er det vurderet", uden yderligere dokumentation.

For det andet refereres der direkte til VVM2011. Denne VVM forsøges brugt som begrundelse for, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ. Men vi der har læst og forstået VVM2011 ved, at der i denne VVM - uanset Vejdirektoratets anbefaling af Egholmlinien - er to veldokumenterede og brugbare alternativer, nemlig Egholm-linien og paralleltunnelen ved den nuværende E45.
Det skrevne tangerer derfor desværre direkte løgnagtighed.

Da netop spørgsmålet om, hvorvidt der findes et muligt brugbart alternativ, er helt afgørende i forhold til lovligheden af at søge dispensation fra beskyttelsen af odderen, vil det ikke være lovligt at vedtage en anlægslov med dispensation fra odderbeskyttelsen.

Den eneste lovmedholdelige konklusion må derfor være, at Egholmlinien ikke kan gennemføres i henhold til EU's bestemmelser, hvorfor en alternativ placering må anvendes til gennemførelse af 3. Limfjordsforbindelse.

Det kan f.eks. være den allerede VVM-planlagte paralleltunnel i øst.

Med venlig hilsen

Jens Toft-Nielsen

-- AKT 311287 -- BILAG 33 -- [Uddrag af VVM2011 - beskrevne alternativer] --

LIMFJORDSFORBINDELSE

VVM-redegørelse >>> Sammenfattende rapport - Del 1

RAPPORT 379 - 2011

Scanned with CamScanner

P/W

INDHOLD

DEL 1

FORORD 4

1. BAGGRUND OG PROCES 6

2. IKKE-TEKNISK RESUMÉ 10

3. EKSISTERENDE FORHOLD 20

4. UNDERSØGTE ALTERNATIVER 28
DE VESTLIGE FORSLAG 30
ØSTFORBINDELSEN MED EN NY PARALLELTUNNEL 42
ALTERNATIVE FORSLAG 48

5. LANDSKABELIG INDPASNING 52

6. TRAFIKALE VIRKNINGER 62

7. TRAFIKSTØJ 72

8. KONSEKVENSER FOR MILJØET 84

9. GENNEMFØRELSE AF PROJEKTET 124

10. AREALBEHOV 134

Scanned with CamScanner

pulje til udarbejdelse af beslutningsgrundlag og strategisk planlægning 2009-14 som led i den rullende planlægning.

Heri skulle også indgå VVM-undersøgelser, og blandt de udvalgte projekter indgik "Afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen)".

1.12 AFSLUTNING AF VVM-UNDERSØGELSEN 2010-11

Med udgangspunkt i aftalen om en grøn transportpolitik har Vejdirektoratet i foråret 2010 igangsat arbejdet med afslutning af VVM-undersøgelsen. På baggrund af den hidtidige debat har Vejdirektoratet besluttet at afslutte undersøgelserne for alle de 3 alternativer, som indgik i amtets undersøgelse fra 2006:

- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Egholmlinjen
- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Lindholmlinjen
- Østforbindelse med Paralleltunnel

Formålet med VVM-undersøgelsen er:

- at anlæggets virkninger på befolkning, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt arkitektonisk og arkæologisk kulturarv og afledte socioøkonomiske effekter skal undersøges, vurderes og beskrives
- at anlægget skal udformes, så dets virkninger på miljøet

Scanned with CamScanner

pulje til udarbejdelse af beslutningsgrundlag og strategisk planlægning 2009-14 som led i den rullende planlægning.

Heri skulle også indgå VVM-undersøgelser, og blandt de udvalgte projekter indgik "Afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen)".

1.12 AFSLUTNING AF VVM-UNDERSØGELSEN 2010-11

Med udgangspunkt i aftalen om en grøn transportpolitik har Vejdirektoratet i foråret 2010 igangsat arbejdet med afslutning af VVM-undersøgelsen. På baggrund af den hidtidige debat har Vejdirektoratet besluttet at afslutte undersøgelserne for alle de 3 alternativer, som indgik i amtets undersøgelse fra 2006:

- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Egholmlinjen
- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Lindholmlinjen
- Østforbindelse med Paralleltunnel

Formålet med VVM-undersøgelsen er:

- at anlæggets virkninger på befolkning, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt arkitektonisk og arkæologisk kulturarv og afledte socioøkonomiske effekter skal undersøges, vurderes og beskrives
- at anlægget skal udformes, så dets virkninger på miljøet

Scanned with CamScanner

4. UNDERSØGTE ALTERNATIVE

Der er gennem de seneste 30 år undersøgt mange forskellige alternative linjeføringer for en 3. Limfjordsforbindelse. De undersøgte alternativer fremgår af figur 4.1.

Undersøgelserne har resulteret i fravalg af en række alternative forslag, og tilbage er der nu 3 alternativer, som beskrives nærmere i dette kapitel. I rapportens Del 2 med projektplaner og områdebeskrivelser findes optegning af projektforslagene på ortofotos samt en kort beskrivelse af de berørte områder. De 3 alternative forslag til linjeføring af en 3. Limfjordsforbindelse er dels 2 vestlige forslag med fjordkrydsning i henholdsvis Egholmlinjen og i Lindholmlinjen, dels en østforbindelse med Paralleltunnel.

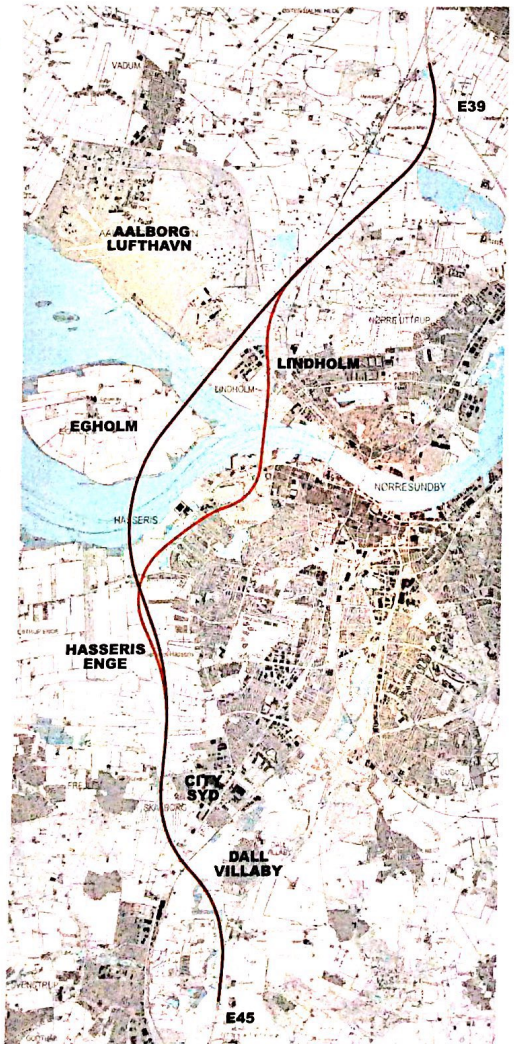


Figur 4.1 Undersøgte forslag til en 3. Limfjordsforbindelse.

1 Egholm vest, fravalgt i 1992
2 Egholm øst, genoptaget i 2002
3 Lindholm
4 Dannebrogsgade, fravalgt i 1993 og 2002
5 Karolinelundsvej, fravalgt i 1999
6 Paralleltunnel
7 Bouet, fravalgt i 1992
8 Rærup vest, fravalgt i 1992
9 Rærup øst, fravalgt i 1992

Scanned with CamScanner

DE VESTLIGE FORSLAG



I det følgende beskrives Vestforbindelsen, som er en ny m
torvej vest om Aalborg mellem E45 ved Dall og E39 syd fo
Vestbjerg. Løsningen omfatter 2 alternative fjordkrydsning

- Egholmlinjen
- Lindholmlinjen

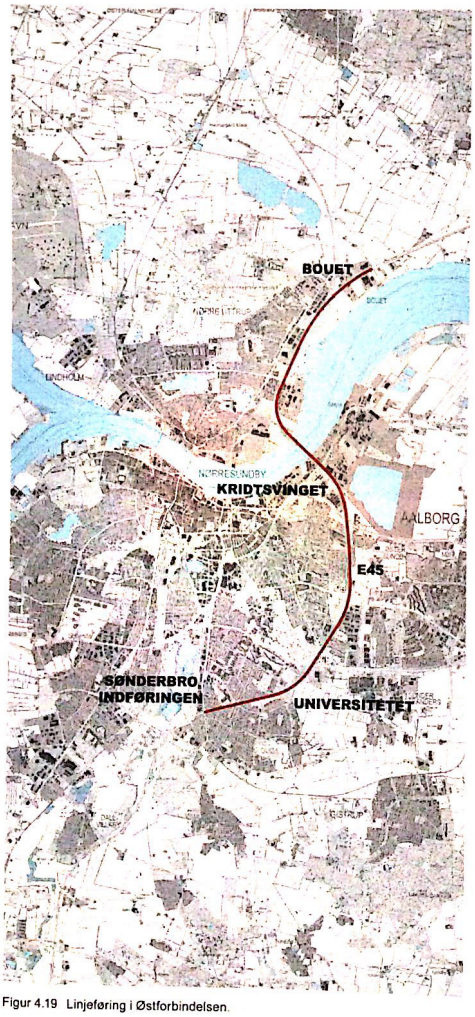
De 2 forslag til en Vestforbindelse er på en stor del af stræ
ningen sammenfaldende. Beskrivelsen er derfor opdelt i 3
delstrækninger:

- Den sydlige ca. 6 km lange strækning fra E45 til syd fo
Nørholmsvej, som er fælles for begge løsninger
- Den midterste ca. 10 km lange strækning med fjord-
krydsningerne med de to løsningsforslag Egholmlinjen
og Lindholmlinjen
- Den nordlige ca. 4 km lange strækning fra Høvejen til til
slutningen til E39, som er fælles for begge løsninger.

Projektplaner for de vestlige forslag kan ses i rapportens
Del 2.

Scanned with CamScanner

ØSTFORBINDELSEN MED EN NY PARALLELTUNNEL



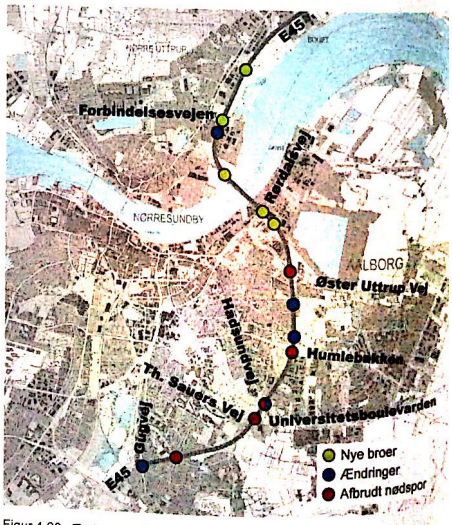
Figur 4.19 Linjeføring i Østforbindelsen.

Østforbindelsen indebærer en udbygning af kapaciteten a motorvej E45 nord og syd for fjorden samt ved den eksisi rende Limfjordstunnel ved etablering af en Paralleltunnel. D samlede strækning omfatter ca. 11 km motorvej fra Sønd bro Indføringen i syd til motorvejskryds Vendsyssel i nord

4.8 UDVIDELSE AF EKSISTERENDE E45 FRA SØNDERBRO INDFØRINGEN TIL KRIDTSVING

På strækningen mellem Sønderbro Indføringen og Limfjor tunnelen udvides den eksisterende motorvej fra 4 til 6 spo Udvidelsen medfører bl.a. at midterrabatten reduceres fra den nuværende bredde på 6,0 m til 4,0 m. De to vejsider føres med 3 kørespor à 3,5 m, 2 kantbaner à 0,5 m, 1,0 m nødrabat mod midterrabatten, 3,0 m nødspor inkl. 0,5 m a faltvulst til kantopsamling af vejvand samt 1,0 m yderrabat

Nødspor afbrydes ved passage under broerne ved Byplan vej, Universitetsboulevarden, Hadsundvej, Humlebakken o Øster Uttrup Vej, jf. figur 4.20.



Figur 4.20 Ændringer på og omkring broanlæg.

Scanned with CamScanner

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Vi skal have mere natur, ikke mindre.
Sendt: 10-01-2024 12:38
Bilag: Natur.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsen. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og mor-gen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og

strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsen. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Vi skal have mere natur, ikke mindre.
Sendt: 10-01-2024 12:37
Bilag: Natur.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.
En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsen. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og mor-gen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsen. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensvurdering, Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 12:16

Til Transportminiteriet.

Hermed mit høringssvar til Deres videre behandling.

Med venlig hilsen

Bente Underbjerg

Manglende saglighed i afsnit 3.1 vedrørende ønsket fravigelse af EU-beskyttelse af odder

I baggrundsdokumentet "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering
jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d" er der i afsnit 3.1 angivet :

"3 Bydende nødvendige hensyn til væsentlige
samfundsmæssige interesser
3.1 Grunde til, at projektet skal gennemføres trods de negative
virkninger
For den 3. Limfjordsforbindelse er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011. Denne dokumentation ligger til grund for Folketingets beslutning i Trafikaftale 2014 om at den 3. Limfjordsforbindelse skal forløbe i Egholmlinjen."

Sætningen "er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinien, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011." er særdeles problematisk.

For det første er det ikke videnskabeligt at bruge formuleringen "er det vurderet", uden yderligere dokumentation.

For det andet refereres der direkte til VVM2011. Denne VVM forsøges brugt som begrundelse for, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ. Men vi der har læst og forstået VVM2011 ved, at der i denne VVM - uanset Vejdirektoratets anbefaling af Egholmlinien - er to veldokumenterede og brugbare alternativer, nemlig Egholm-linien og paralleltunnelen ved den nuværende E45.
Det skrevne tangerer derfor desværre direkte løgnagtighed.

Da netop spørgsmålet om et muligt brugbart alternativ er helt afgørende i forhold til lovligheden af at søge dispensation fra beskyttelsen af odderen, vil det næppe være lovligt at vedtage en anlægslov med dispensation fra odderbeskyttelsen.

En lovmedholdelig konklusion vil være, at Egholmlinien ikke kan gennemføres i henhold til EU's bestemmelser, hvorfor en alternativ placering må anvendes til gennemførelse af 3. Limfjordsforbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Ahrenkiel Jensen (jytteahrenkiel@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 11:20

Det er ulovligt at tilsidesætte beskyttelse af truede dyr som Odder og flagermus. De er beskyttet som paragraf 4 under habitatsdirektiv. (Se Odderrapport Egholm)
De planlagte afværgeforanstaltninger er dyrplageri og må straffes ifht dyreværnsloven.
Det er løgnagtigt at påstå at der ikke er alternativer til motorvej i Egholmlinien. Der er alternativer i Aalborg øst ved den nuværende tunnel.
Jytte Ahrenkiel Jensen
Schleppegrellsgade 6
9000 Aalborg
Tlf. 22910545
Mail Nielsenahrenkiel@mail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Paula Joanna Sobczak (paulajoannasobczak@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej del 2
Sendt: 10-01-2024 09:24

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Så måske er det bilerne som blot kan flytte sig i stedet, og helt over på alternative transportformer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

--
Med venlig hilsen

Paula

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar ifm. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm: EU's Habitatsdirektiv
Sendt: 09-01-2024 23:10

Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport *"Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d"* med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Ole Rosenørn de Lasson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:26

Egholmlinien trodser alle naturens herligheder, og så blæser man bl.a. på de EU-habitatdirektiver, som Danmark selv har kæmpet for i årevis…

Ja, det er de ”små” detaljer, men ser vi ikke gerne den lysbugede Knortegås, Strandtudsen, flere arter af flagermus og så… velkommen til Odderen, der på Egholm har fundet et fristed, fredet som den er. Ingen store investeringer for at se disse naturens vidundere ”live”, fremfor udstoppede eksemplarer eller filmstrimler med…”der var engang”.
Respektløst at ødelægge arternes levesteder i naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer uden ”spild” af flot og bynær natur.
Habitatdirektivets beskyttelse (EU) skal respekteres, også af den danske stat/politikerne.

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:55

Egholmlinien trodser alle naturens herligheder, og så blæser man bl.a. på de EU-habitatdirektiver, som Danmark selv har kæmpet for i årevis…

Ja, det er de "små" detaljer, men ser vi ikke gerne den lysbugede Knortegås, Strandtudsen, flere arter af flagermus og så… velkommen til Odderen, der på Egholm har fundet et fristed, fredet som den er. Ingen store investeringer for at se disse naturens vidundere "live", fremfor udstoppede eksemplarer eller filmstrimler med…"der var engang".
Respektløst at ødelægge arternes levesteder i naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer uden "spild" af flot og bynær natur.
Habitatdirektivets beskyttelse (EU) skal respekteres, også af den danske stat/politikerne.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anne charlotte nielsen (plethans@live.dk)
Titel: Høringssvar, Nej til en Egholmsmotorvej
Sendt: 08-01-2024 22:23

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Venlig hilsen Anne Charlotte Nobel

Klima

J

Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Hjertmann (a.hjertmann@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 20:47
Bilag: Forbindelse i strid med EU-lovgivning.docx;

Borgere og SWECO har dokumenteret, at **Egholm er yngleområde for odder**[1].

Klostereng er desuden levested for damflagermus og de to søer ved Klosterengen og Limfjorden indgår formentlig i yngleområder for arten i Aalborg-området[2]

Odder og damflagermus er strengt beskyttede arter, optaget på Habitatdirektivets Bilag IV, og deres yngleområder må ikke ødelægges.

Beskyttelsen kan fraviges såfremt der findes bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, *men kun hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning.*

I dette konkrete tilfælde, **findes der flere alternative løsninger**[3], som både er billigere og løser flere trafikale problemer end det foreslåede.

Derfor mener jeg, at motorvejen over Egholm er i strid med EU's Habitatdirektivs art.12 og derfor er **ulovlig.**

Miljøkonsekvensrapporten konkluderer ligeud, at det på trods af de foreslåede afværgeforanstaltninger, ikke er muligt at udelukke en væsentlig påvirkning på den lokale bestand af odder, og det har ikke været muligt at udelukke, at den økologiske funktionalitet af området for odder kan opretholdes. Derfor er motorvejen ulovlig, når der samtidig findes alternative placeringer.

[1] Kilde: SWECO 2023. Odder på Egholm – Status og mulige konsekvenser 03/05/2023

[2] Kilde: Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30

[3] Fx en city-tunnel såsom foreslået af Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus i Trafik- og byplanlægning, AAU, December 2021.(Link: https://drive.google.com/file/d/1fWcoeSmZ7cLgJt9YMHGhakbGWo9PhTqZ/view)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, Egholmforbindels
Sendt: 08-01-2024 16:56
Bilag: Høring, beskyttede arter.pdf;

Hermed et høringssvar til anlægslov, Egholmforbindelse.
Jeg vil gerne bede om modtagelse bekræftet.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 08.01.24

Høringssvar, anlægslov - Egholmforbindelse

Beskyttede arter trues

På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej. F.eks. skal odderne skræmmes væk ved dyrelyde og hundelort. En umoralsk og udokumenteret metode.

De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. f.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.

Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet?
At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet.

Mvh

Susanne Zimmer

Purkervej 1

9520 Skørping

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 07-01-2024 13:02

Jeg ved der er mange beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen.
Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der finder føde i Nørredybet lige hvor linjeføringen er planlagt. Der er Strandtudser, spidssnudede frøer, sjældne ugler og 11 arter flagermus, og ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige hvor linjeføringen er planlagt.
Mon ikke vejdirektoratet ved hvad det betyder, at dyr er under bilag 4 beskyttelse? Men alligevel forsøger man alle mulige tiltag for at komme udenom dette. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.
Det betyder åbenbart ikke så meget for politikerne og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgås reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder.
Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra den opdaterede VVM:

"I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.
Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner

og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.
»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.
Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.
Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler.
Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.
Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.
"Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed

skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes."

Det er helt vildt, og jeg kalder disse planer ondskabsfulde og det vil være dyrplageri at provokere og stresse odderne på den måde. Det er jo også smadder ulovligt, ifølge dyreværnsreglerne. Man skal være ordentlig ved dyr, og det gælder da især de sjældne arter, men selvfølgelig gælder det alle dyr. De er jo beskyttede af en grund. Der skyes åbenbart ingen midler.
Eksisterende regler kan bare streges ud og de metoder, man vælger at anvende er i mangel af bedre ord, direkte onde.
Jeg fatter ikke at en offentlig myndighed kan udtænke den slags ondskabsfuldheder.

Med venlig hilsen

Britta Pedersen
Njalsgade 50.4.tv.
2300 København S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 06-01-2024 17:26

Stop bygning af motorvej over Egholm

Her lever der flere odderpar, som er beskyttet af EU's Habitatat IV. De må ikke skydes, forstyrres eller skræmmes. Odderen er ikke som andre pattedyr. Hunnen kan være drægtig flere gange om året. Hun har en "hvileperiode" på 40 dage og en brunstperiode på 20 dage, dvs. hun kan føde flere unger på et år. Når ungerne er født ligger de nøgne og blinde i hulen i 30 dage og er helt afhængige af deres mor. Man kan altså ikke bare flytte dem. At ville skræmme moderen ville være dyrplageri, da ungerne er dybt afhængige af hende i mindst de 30 dage og derefter op til et år. Det er både dyrplageri og ulovligt, da der er andre alternativer, som ikke er undersøgt: nemlig et vendbart ekstra rør i øst eller en citytunnel. Begge beskrevet af to dygtige trafikforskere.

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: john@momsensloth.dk (john@momsensloth.dk)
Titel: Egholmsmotorvej - IIndsigelse - Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere
Sendt: 05-01-2024 17:06

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvirderingen.

Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere

Den påtænkte motorvej i Egholmlinjen har et klart alternativ - en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45.

Når der findes et alternativ, skal det anvendes for at beskytte truede dyrearter.

Staten overholder dermed lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser.

Med venlig hilsen

John Sloth
Kong Georgs Vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmsmotorvej - Høringssvar: Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere
Sendt: 05-01-2024 17:02

Den påtænkte motorvej i Egholmlinjen har et klart alternativ - en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45.

Når der findes et alternativ, skal det anvendes for at beskytte truede dyrearter.

Staten overholder dermed lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser.

Med venlig hilsen

Mie M. Sloth
Kong Georgs Vej 10
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Me Ballerman (jepserallan@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 23:18

Jeg er inderligt i mod Egholmmotorvejen af mange grunde; den vigtigste er selvfølgelig naturhensyn. Man forstår jo ikke, at politikere og deres erhvervsvenner har så travlt med at ødelægge noget af den sidste natur, vi har i Danmark med dette ækle projekt.

Egholm er en lille perle, med mange sjældne dyr og fugle, som den lysbugede knortegås, og strandtudser.

Hvis man tør, kan man prøve at gå rundt om hele øen, men det er en strabadserende tur, svært fremkommelig, og der er endda kviksand.
Egholm er et lille, men vildt sted, en oase, lige mellem Aalborg og Nørresundby.

Men er man en ond politiker, ser man noget helt andet: "Ihh, sikken en hæslig motorvej, der her kunne bygges"

Men det er ikke kun Egholm, der ødelægges. Også fjordengene syd for Aalborg, og store eng-arealer nord for fjorden bliver ødelagt af beton og asfalt. Hvornår er Danmark tæt nok bebygget? - Når den sidste solsort er død, når gråspurvene, mågerne, frøerne, harerne, hjortene alle er udslettet? Vil politikerne SÅ fået deres perverse asfalt-begær tilfredsstillet?
Stop det modbydelige projekt.

Jesper Allan Balsgaard, Hjørring, født og opvokset i aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sendt: 03-01-2024 19:47

Hej Anders,

Jeg har lige sendt dig 6 høringssvar bedr. Den 3. Limfjordsforbindelse, og jeg vil venligst bede dig sende kvitteringsmail så jeg er sikker på du har modtaget alle seks.
Med venlig hilsen
Mona Lisa Dahms
Peder Skrams Gade 3, 9000 Aalborg
Mobil 23693537
Mail mona.dahms@gmail.com

Truede dyrearter
Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.
Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. .... Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* Aalborg Kommune, 2023

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den *lysbugede knortegås* har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

> *"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation."* (Miljøstyrelsen 2016).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af *flagermus,* som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

> *"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark."* (Vejdirektoratet, 2011)

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angå biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv, så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Negativ påvirkning af Bilag IV-arter i forbindelse med Egholmlinjen
Sendt: 03-01-2024 10:42
Bilag: Se video om strandtudsen på Nørholmsvej.pdf;

Jeg udtrykker stor bekymring over den potentielle påvirkning af Bilag IV-arter, herunder oddere, flagermus, strandtudsen og knortegæs i forbindelse med anlægget af den 3. Limfjordsforbindelse.
I den foreløbige høringsrapport fra Miljøstyrelsen vedrørende habitatbeskyttelse fremgår det, at der planlægges yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for disse arter.

Rapporten påpeger, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om projektet kan skade yngle- og rastesteder for disse arter.
Det er bekymrende, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd. Dette efterlader en væsentlig usikkerhed omkring projektets potentielle skadevirkninger på yngle- og rastesteder for disse beskyttede arter.

Odderen og flagermusen er begge arter, der er beskyttet under EU's habitatdirektiv, og deres bevarelse er af stor vigtighed for vores biodiversitet og økosystemers sundhed. Det er derfor afgørende, at der foretages grundige undersøgelser for at sikre, at deres levesteder ikke påvirkes negativt af byggeprojekter som dette.

Ligeledes udtrykker jeg bekymring for strandtudsen og knortegæs, hvoraf førstnævnte er en sjælden art i Danmark og beskyttet under EU's habitatdirektiv. Strandtudsens levesteder kan blive direkte påvirket af infrastrukturprojekter som dette. Knortegæs, som benytter vådområder langs Limfjorden under deres trækruter, kan også blive negativt påvirket af forstyrrelser i deres naturlige habitater.

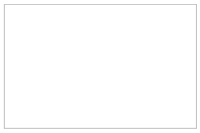
På denne baggrund opfordrer jeg til, at der foretages tilstrækkelige undersøgelser, og at disse færdiggøres før enhver videre beslutningstagen vedrørende projektet. Det er afgørende, at alle nødvendige besigtigelser og vurderinger foretages rettidigt, og at der ikke træffes beslutninger, der kan have uoprettelig skade på disse følsomme arter og deres habitat.
Det er vores fælles ansvar at sikre, at udviklingsprojekter ikke går på kompromis med den nødvendige beskyttelse af vores natur og dyreliv.

Endelig er det bekymrende, at myndighederne hen over årene har ændret i strandtudsens levevis og adfærd, indtil d.d. hvor Strandtudsen ikke længere står nævnt på Bila IV listen mv. på Miljøstyrelsens hjemmeside. Jeg vedhæfter herunder dokumentation for strandtudsens skiftende omtale på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Jeg henviser desuden til video om Strandtudsens epicenter midt i linjeføringen på Nørreholmsvej:
https://youtu.be/seiUiort-BA

Video er desuden sendt frem på USB til Transportministeriet.

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Området omkring Nørholmsvej 101 er tilsyneladende epicenter for strandtudsen. Ligesom der findes en tilsvarende stor population på Egholm.

Lisbeth Gjørtz Fast har i 10 dokumenteret tilstedeværelsen af strandtudsen på Nørholmsvej og har til trods for 10 års systematisk dokumentation besvær med at gøre myndighederne interesserede i at anerkende strandtudsens beskyttelsesbehov, og dermed opfylde Naturbeskyttelsesloven og sikre EU's habitatdirektiv vedrørende bilag-4 arter, som strandtudsen er omfattet af.

Yderligere kan det dokumenteres, at myndighederne ændrer i beskrivelsen af strandtudsens adfærd.

I en tidligere udgave skriver Miljøstyrelsen på deres hjemmeside fra 2018, at » Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

I 2023 har strandtudsen tilsyneladende ændret karakter og er blevet en pioner og har ingen problemer med at vandre fra vandhul til vandhul. Den antagelse er der ikke umiddelbart andre eksperter, der bakker op.

Dokumentation vedhæftet dette dokument

Se video med dokumentation af epicenteret for Strandtudsen

The Wayback Machine - https://web.archive.org/web/20221210020355/https://mst.dk/natur-vand/natur/arts…

Strandtudse

(*Bufo calamita*)

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.
På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben gør, at den løber mere, end den hopper. Hanner og hunner er næsten lige store

Strandtudsen kan kendes fra de andre tudser på den tydelige gule stribe ned langs midten af ryggen. Nogle strandtudser kan dog mangle striben. Ryggen er grå eller brunlig med rødbrune eller mørkegrønne pletter. Desuden kendes den på de gulgrønne øjne.

Hannen har i yngletiden en stor blålig eller lilla kvækkepose under struben. Den kvækker næsten kun om natten, og et større kor af strandtudser kan godt høres op til 2 km væk. Lyden er en rullende, langstrakt snerren, som kan minde om natravnens stemme eller om lyden fra et elektrisk bor, der presses ind i en hård mur.

Føde

Strandtudsen søger føde om natten på bar jord eller sand, hvor den især tager myrer og biller.

Levevis

Strandtudsen foretrækker vandhuller, der kun findes i en kortere periode. Det kan f.eks. være vandhuller med lavt vand, der tørrer ud i løbet af sommeren. Det kan også yngle i vandhuller, der lige er dannet eller nogle

med helt nøgne kanter. Dens vigtigste ynglevandhuller er mange steder nøgne søer i grusgrave. Den kan dog også findes langs større, næringsfattige søer med spredt og tynd rørskov.

Den yngler i vandhuller, hvor haletudserne kun er udsat for få rovdyr og helst ingen konkurrenter i form af haletudser fra andre frøer og tudser. Nogle gange kan den yngle i havet, da æg og haletudser tåler en vis koncentration af salt i vandet.

Finder en han en ny lille samling af vand, kan den hurtigt lokke andre hanner og hunner til ved sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Bestande der i en længere årrække ikke har haft ynglesucces kan bestå af strandtudser, der alle har ynglet før. Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Da mange af dens ynglevandhuller tørrer ud i løbet af sommeren, har strandtudsen en hurtig udvikling fra æg over haletudse til voksen. Men det kræver en høj temperatur i vandet. Derfor yngler den kun, hvor vandet er helt solbeskinnet og så lavt, at det hurtigt varmes op.

Strandtudsen begynder at kvække midt i eller sidst i april. Yngletiden varierer fra begyndelsen af maj til hen i juni. Hunnen lægger typisk 3.000-4.000 æg. De små tudser kan gå på land fra lige efter midten af juni.

Strandtudser er som regel kun aktive om natten. Om dagen gemmer de sig i huller, de selv har gravet.

Kun ca. 1% af haletudserne bliver til voksne tudser. De bliver i naturen 3-7 år gamle, nogle enkelte op til 12 år.

De går i vinterdvale omkring 1. oktober og graver sig ned i en dybde af 60-120 cm.

- Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer. De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtig andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Naturlige fjender

Haletudserne jages af forskellige vandinsekter som f.eks. vandkalve og guldsmedelarver. Også fugle, fisk og stor vandsalamander tager for sig af haletudserne. Voksne strandtudser ædes af måger og krager.

Trusler

Strandtudsen er gået mere tilbage end de almindelige frøer og tudser. Hvorfor vides ikke. Tilbagegangen skyldes især, at:

- dens ynglevandhuller drænes
- enge og marker udgrøftes, så vandstanden falder
- grundvandet sænkes
- gødskning gør bevoksningen høj og tæt omkring vandhullet og de steder, den jager
- dyrene dræbes af biler, fordi de ofte søger føde på steder uden bevoksning, f.eks. på grus- og asfaltveje

Strandtudsen er listet som opmærksomhedskrævende på den danske gulliste 1997 . Det er den, fordi den gennem de sidste 20 år er gået betydeligt tilbage i antal.

Læs mere

Forvaltningsplan for strandtudse

Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV

Pjece om strandtudsen - biologi og forvaltning



Hvis du har set en art i naturen, så meld dit fund ind i Arter.

Sådan er arten beskyttet

Strandtudsen er fredet i Danmark og må derfor ikke samles ind eller slås ihjel.

Strandtudsen er beskyttet ifølge habitatdirektivet . Den må ikke fanges, slås ihjel eller forstyrres, og dens levesteder må ikke beskadiges eller ødelægges.

Strandtudse er omfattet af:

Habitatdirektivets bilag IV
Bern-konventionens liste II
Fredet

Hvad kan hjælpe arten?

Man kan hjælpe strandtudse ved at undlade at dræne enge med lavvandede forårsoversvømmelser.

Det vil også gavne arten, at engene bliver græsset af kreaturer, så vegetationen ikke bliver for høj og derved uegnet som levested for strandtudse, ligesom slåning af vegetationen omkring vandhullerne, og beskæring af tagrør i de lavvandede vandhuller hjælper også arten.

Kontakt

Miljøstyrelsen
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C
Tlf. 72 54 40 00
Obfuscated Email

EAN: E-fakturering
CVR: 25798376

Parkerings- og rutevejledning

Miljøstyrelsens persondatapolitik

Whistleblowerordning

Cookies

Tilgængelighedserklæring

Besøg også

Miljøministeriet

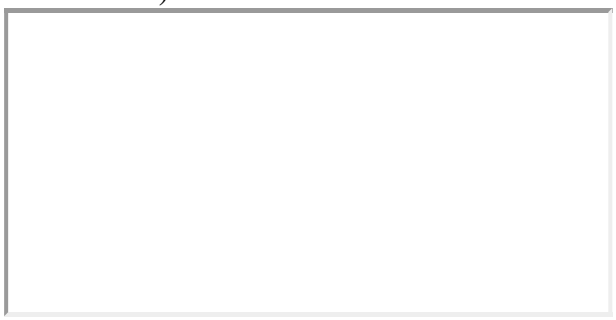
Naturstyrelsen

Kystdirektoratet

Følg os

- Facebook
- YouTube
- Twitter
- LinkedIn
- Instagram

Ved generelle henvendelser kan du kontakte Miljøstyrelsens Informationscenter:
E-mail: Obfuscated EmailTlf: 72 54 44 66 (man, tirs, tors kl. 9.30 - 16.00, ons kl. 9.30 - 18.00 og fredag kl. 9.30 - 15.00)



(*Bufo calamita*)

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.
På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben



Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer. De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtig andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Negativ påvirkning af Bilag IV-arter i forbindelse med Egholmlinjen
Sendt: 03-01-2024 10:41
Bilag: Se video om strandtudsen på Nørholmsvej.pdf;

Jeg udtrykker stor bekymring over den potentielle påvirkning af Bilag IV-arter, herunder oddere, flagermus, strandtudsen og knortegæs i forbindelse med anlægget af den 3. Limfjordsforbindelse.
I den foreløbige høringsrapport fra Miljøstyrelsen vedrørende habitatbeskyttelse fremgår det, at der planlægges yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for disse arter.

Rapporten påpeger, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om projektet kan skade yngle- og rastesteder for disse arter.
Det er bekymrende, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd. Dette efterlader en væsentlig usikkerhed omkring projektets potentielle skadevirkninger på yngle- og rastesteder for disse beskyttede arter.

Odderen og flagermusen er begge arter, der er beskyttet under EU's habitatdirektiv, og deres bevarelse er af stor vigtighed for vores biodiversitet og økosystemers sundhed. Det er derfor afgørende, at der foretages grundige undersøgelser for at sikre, at deres levesteder ikke påvirkes negativt af byggeprojekter som dette.

Ligeledes udtrykker jeg bekymring for strandtudsen og knortegæs, hvoraf førstnævnte er en sjælden art i Danmark og beskyttet under EU's habitatdirektiv. Strandtudsens levesteder kan blive direkte påvirket af infrastrukturprojekter som dette. Knortegæs, som benytter vådområder langs Limfjorden under deres trækruter, kan også blive negativt påvirket af forstyrrelser i deres naturlige habitater.

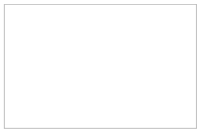
På denne baggrund opfordrer jeg til, at der foretages tilstrækkelige undersøgelser, og at disse færdiggøres før enhver videre beslutningstagen vedrørende projektet. Det er afgørende, at alle nødvendige besigtigelser og vurderinger foretages rettidigt, og at der ikke træffes beslutninger, der kan have uoprettelig skade på disse følsomme arter og deres habitat.
Det er vores fælles ansvar at sikre, at udviklingsprojekter ikke går på kompromis med den nødvendige beskyttelse af vores natur og dyreliv.

Endelig er det bekymrende, at myndighederne hen over årene har ændret i strandtudsens levevis og adfærd, indtil d.d. hvor Strandtudsen ikke længere står nævnt på Bila IV listen mv. på Miljøstyrelsens hjemmeside. Jeg vedhæfter herunder dokumentation for strandtudsens skiftende omtale på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Jeg henviser desuden til video om Strandtudsens epicenter midt i linjeføringen på Nørreholmsvej:
https://youtu.be/seiUiort-BA

Video er desuden sendt frem på USB til Transportministeriet.

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Området omkring Nørholmsvej 101 er tilsyneladende epicenter for strandtudsen. Ligesom der findes en tilsvarende stor population på Egholm.

Lisbeth Gjørtz Fast har i 10 dokumenteret tilstedeværelsen af strandtudsen på Nørholmsvej og har til trods for 10 års systematisk dokumentation besvær med at gøre myndighederne interesserede i at anerkende strandtudsens beskyttelsesbehov, og dermed opfylde Naturbeskyttelsesloven og sikre EU's habitatdirektiv vedrørende bilag-4 arter, som strandtudsen er omfattet af.

Yderligere kan det dokumenteres, at myndighederne ændrer i beskrivelsen af strandtudsens adfærd.

I en tidligere udgave skriver Miljøstyrelsen på deres hjemmeside fra 2018, at »
Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

I 2023 har strandtudsen tilsyneladende ændret karakter og er blevet en pioner og har ingen problemer med at vandre fra vandhul til vandhul. Den antagelse er der ikke umiddelbart andre eksperter, der bakker op.

Dokumentation vedhæftet dette dokument

Se video med dokumentation af epicenteret for Strandtudsen

The Wayback Machine - https://web.archive.org/web/20221210020355/https://mst.dk/natur-vand/natur/arts…

Strandtudse

(*Bufo calamita*)

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.
På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben gør, at den løber mere, end den hopper. Hanner og hunner er næsten lige store

Strandtudsen kan kendes fra de andre tudser på den tydelige gule stribe ned langs midten af ryggen. Nogle strandtudser kan dog mangle striben. Ryggen er grå eller brunlig med rødbrune eller mørkegrønne pletter. Desuden kendes den på de gulgrønne øjne.

Hannen har i yngletiden en stor blålig eller lilla kvækkepose under struben. Den kvækker næsten kun om natten, og et større kor af strandtudser kan godt høres op til 2 km væk. Lyden er en rullende, langstrakt snerren, som kan minde om natravnens stemme eller om lyden fra et elektrisk bor, der presses ind i en hård mur.

Føde

Strandtudsen søger føde om natten på bar jord eller sand, hvor den især tager myrer og biller.

Levevis

Strandtudsen foretrækker vandhuller, der kun findes i en kortere periode. Det kan f.eks. være vandhuller med lavt vand, der tørrer ud i løbet af sommeren. Det kan også yngle i vandhuller, der lige er dannet eller nogle

med helt nøgne kanter. Dens vigtigste ynglevandhuller er mange steder nøgne søer i grusgrave. Den kan dog også findes langs større, næringsfattige søer med spredt og tynd rørskov.

Den yngler i vandhuller, hvor haletudserne kun er udsat for få rovdyr og helst ingen konkurrenter i form af haletudser fra andre frøer og tudser. Nogle gange kan den yngle i havet, da æg og haletudser tåler en vis koncentration af salt i vandet.

Finder en han en ny lille samling af vand, kan den hurtigt lokke andre hanner og hunner til ved sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Bestande der i en længere årrække ikke har haft ynglesucces kan bestå af strandtudser, der alle har ynglet før. Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Da mange af dens ynglevandhuller tørrer ud i løbet af sommeren, har strandtudsen en hurtig udvikling fra æg over haletudse til voksen. Men det kræver en høj temperatur i vandet. Derfor yngler den kun, hvor vandet er helt solbeskinnet og så lavt, at det hurtigt varmes op.

Strandtudsen begynder at kvække midt i eller sidst i april. Yngletiden varierer fra begyndelsen af maj til hen i juni. Hunnen lægger typisk 3.000-4.000 æg. De små tudser kan gå på land fra lige efter midten af juni.

Strandtudser er som regel kun aktive om natten. Om dagen gemmer de sig i huller, de selv har gravet.

Kun ca. 1% af haletudserne bliver til voksne tudser. De bliver i naturen 3-7 år gamle, nogle enkelte op til 12 år.

De går i vinterdvale omkring 1. oktober og graver sig ned i en dybde af 60-120 cm.

- Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer. De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtig andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Naturlige fjender

Haletudserne jages af forskellige vandinsekter som f.eks. vandkalve og guldsmedelarver. Også fugle, fisk og stor vandsalamander tager for sig af haletudserne. Voksne strandtudser ædes af måger og krager.

Trusler

Strandtudsen er gået mere tilbage end de almindelige frøer og tudser. Hvorfor vides ikke. Tilbagegangen skyldes især, at:

- dens ynglevandhuller drænes
- enge og marker udgrøftes, så vandstanden falder
- grundvandet sænkes
- gødskning gør bevoksningen høj og tæt omkring vandhullet og de steder, den jager
- dyrene dræbes af biler, fordi de ofte søger føde på steder uden bevoksning, f.eks. på grus- og asfaltveje

Strandtudsen er listet som opmærksomhedskrævende på den danske gulliste 1997 . Det er den, fordi den gennem de sidste 20 år er gået betydeligt tilbage i antal.

Læs mere

Forvaltningsplan for strandtudse

Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV

Pjece om strandtudsen - biologi og forvaltning



Hvis du har set en art i naturen, så meld dit fund ind i Arter.

Sådan er arten beskyttet

Strandtudsen er fredet i Danmark og må derfor ikke samles ind eller slås ihjel.

Strandtudsen er beskyttet ifølge habitatdirektivet . Den må ikke fanges, slås ihjel eller forstyrres, og dens levesteder må ikke beskadiges eller ødelægges.

Strandtudse er omfattet af:

Habitatdirektivets bilag IV
Bern-konventionens liste II
Fredet

Hvad kan hjælpe arten?

Man kan hjælpe strandtudse ved at undlade at dræne enge med lavvandede forårsoversvømmelser.

Det vil også gavne arten, at engene bliver græsset af kreaturer, så vegetationen ikke bliver for høj og derved uegnet som levested for strandtudse, ligesom slåning af vegetationen omkring vandhullerne, og beskæring af tagrør i de lavvandede vandhuller hjælper også arten.

Kontakt

Miljøstyrelsen
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C
Tlf. 72 54 40 00
Obfuscated Email

EAN: E-fakturering
CVR: 25798376

Parkerings- og rutevejledning

Miljøstyrelsens persondatapolitik

Whistleblowerordning

Cookies

Tilgængelighedserklæring

Besøg også

Miljøministeriet

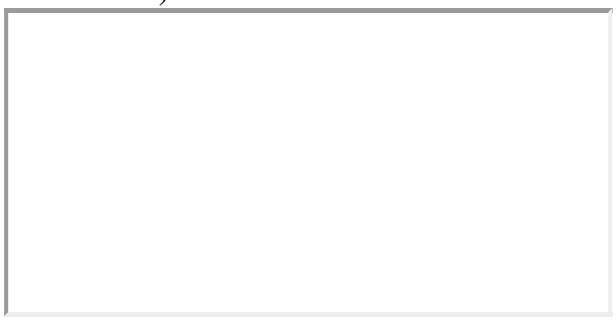
Naturstyrelsen

Kystdirektoratet

Følg os

- Facebook
- YouTube
- Twitter
- LinkedIn
- Instagram

Ved generelle henvendelser kan du kontakte Miljøstyrelsens Informationscenter:
E-mail: Obfuscated EmailTlf: 72 54 44 66 (man, tirs, tors kl. 9.30 - 16.00, ons kl. 9.30 - 18.00 og fredag kl. 9.30 - 15.00)



(*Bufo calamita*)

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.
På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben



Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer. De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtig andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)
Titel: Indsigelse i mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm - Beskyttede dyrearter
Sendt: 02-01-2024 23:08

Jeg er i mod en 3. Limfjordforbindelse over Egholm. Det er rystende at høre om de metoder, man nu tager i brug for at skræmme odderne væk fra området på Egholm, hvor motorvejen skal gå. Man vil jage odderen, som er beskyttet af EU´s habitatsdirektiv væk ved at udsende lyde fra dyr, som odderne er bange for. Desuden opfordres folk til at lade deres hunde skide og pisse der, hvor odderne har deres reder. Vil vanviddet da ingen ende tage. Det er dyreplageri og burde politianmeldes. Desperate metoder er noget man griber til, når nettet strammes. Alene af den grund burde myndighederne tage projektet af tegnebrættet hurtigst muligt. Andre beskyttede dyrearter, som burde gøre det tydeligt for enhver at Egholmsforbindelse er en rigtig dårlig ide, er den Lysbugede Knortegås, som fouragerer ved Egholm om vinteren, strandtudsen, adskillige flagermusarter med flere. Myndighederne er forpligtede til at følge EU´s lovgivning på området og beskytte Natura 2000 områder, hvorfor jeg på det kraftigste opfordrer til opgive den forfærdelige og kulsorte motorvej, som ingen dyrearter vil profitere af ej heller mennesker.

Med venlig hilsen
Liselotte Kirk
Mølle Alle 4
9000 Aalborg
Tlf.: 25676514

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sendt: 02-01-2024 17:05

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.

Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. …. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* Aalborg Kommune, 2023

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

> *"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation."* (Miljøstyrelsen 2016).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af flagermus, som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

> *"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark."* (Vejdirektoratet, 2011)

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angå biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv,

så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Brevdato	02-01-2024
Afsender	betty@egholm51.dk
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk); Anders Robodo Petersen (Sagsbehandler, Vej- og Brokontoret)
Akttitel	Fra Betty Bøttger vedr. 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sagsnummer	2021 - 3128
ID-nummer	297394
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Anders Robodo Petersen
Udskrevet	04. feb 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sendt: 02-01-2024 16:05

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.

Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. .... Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* Aalborg Kommune, 2023

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

> *"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation."* (Miljøstyrelsen 2016).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af flagermus, som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

> *"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark."* (Vejdirektoratet, 2011)

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angå biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv,

så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Kristensen (ane@dyadikos.dk)
Titel: Høringssvar Egholm-motorvejen
Sendt: 02-01-2024 16:04

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Desuden vil en støjende motorvej tværs over Egholm være til voldsom gene for alle de mennesker, der besøger øen for at nyde naturen. Aalborg mister en unik naturperle som de færreste større byer har så tæt på centrum.

Mvh

Ane Kristensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Robert Andersen (jra@safety2shoes.dk)
Titel: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende overholdelse af EU-Habitatdirektivet
Sendt: 02-01-2024 14:40
Bilag: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende overholdelse af EU-Habitatdirektivet.pdf;

Venlig hilsen

John Robert Andersen
Renal Baches Vej 30
9000 Aalborg
Denmark
Mobil: +454090 5020
E-mail: jra@s2shoes.dk

Indsigelse mod manglende overholdelse af EU-Habitatdirektivet

Jeg vil gerne have begrundelse for hvordan Miljøkonsekvensrapporten lever op til overholdelse af EU-Habitatsdirektivet i forhold til de strengt beskytter bilag IV-arter som f.eks. Oddere, flagermus og strandtudser. Hvad vil man lovligt og dyreetisk gøre i forhold til beskyttelse af odderne?

Jeg vil herudover gerne have begrundelse og dokumentation for hvordan Miljøkonsekvensrapporten lever op til overholdelse af EU-Habitatsdirektivet, når der ikke er udført undersøgelser og beregninger af alternative linjeføringer eller opdateret kvalificerede justeringer og beregninger af tidligere undersøgte linjeføringer?

Svaret på ovenstående spørgsmål skal indeholde redegørelse for og dokumentation på, hvorfor alternative nye (bl.a. Citylinje) og tidligere undersøgte linjeføringer herunder justeringer til et eller to nye tunnelrør - ikke er brugbare alternative linjeføringer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar mod Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:00

Det er dyrplageri at sætte hunde til at jagte fredede oddere i forbindelse med byggeriets gennemførelse.

Jeg mener ikke at dyrevelfærd og fredede oddere respekteres og at loven dermed overtrædes.

Mvh Marianne Eberhardt

Ønsker bekræftelse på at høringssvar er modtaget

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 11:22

Til Transportministeriet

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er påvirkningen af naturen.
Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utrolig mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.
Helt særlige beboere på Egholm er odderne, som i en lang årrække har levet og ynglet her. - Det menes, at der kun er omkring 1000 oddere i hele Danmark. De er omfattet af EU's beskyttelsesdirektiv, og tanken om at bestanden på Egholm blot kan skræmmes bort, ved hjælp af hundelort og tis - for derefter at finde sig til rette i et 'nyoprettet' habitat, er entydigt bevist som det rene spin.
Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Beskyt vores dyrebare og uerstattelige dyreliv - det kommer ikke igen, hvis vi ikke passer på det - i dets NATURLIGE omgivelser. Besind jer og stop dén forrykte motorvejsforbindelse! Alternativet ligger lige for næsen af jeg - mod ØST!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bodil Just (bodil.just@mail.dk)
Titel: Høringssvar - Helt uacceptabel påvirkning af odderes yngle- og levesteder - der er et alternativ
Sendt: 31-12-2023 12:49

Helt uacceptabel påvirkning af odderes yngle- og levesteder – der er et alternativ

I "Supplerende miljøkonsekvensrapport november 2023" samt i "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatsdirektivets artikel 12, litra d" beskrives, hvorledes forskellige afværgeforanstaltninger i anlægs- og driftsfasen skal forsøge at mindske påvirkningen af oddernes yngle- og levesteder.
Som det fremgår af rapporten, har det ikke været muligt at udelukke "**en væsentlig påvirkning af den lokale bestand af odder**" og **"Der etableres en motorvej gennem et yngle- og rasteområde for odder, og det er ikke muligt at afvise, at støj fra motorvejen vil påvirke ynglehabitatet for odder væsentligt"** og **"Det forventes, at vejstøj vil påvirke odder som andre pattedyr med bl.a. forøgelse af niveauet af stresshormoner samt ændret adfærd og forringet sundhed".**
Der beskrives også, at der ikke er dokumenteret virksomme afværgeforanstaltninger for inddragelse af yngleområder for odder.

Når der i en miljøkonsekvensrapport bruges ordvalget "væsentlig", så er det meget alvorligt! Der er altså tale om, at eksperter med sikkerhed kan sige, at motorvejen har alvorlige konsekvenser for den lokale odders mulighed for at leve og yngle i området. De kan derimod IKKE garantere, at foreslåede afværgeforanstaltninger vil virke, da man ikke har prøvet og dokumenteret det før.
Det er en helt uacceptabel gambling med en sårbar dyrearts levested, og det bør ikke foregå.

Da eksperterne er klar over, at anlægget og støjen fra motorvejen med stor sandsynlighed vil fordrive odderne fra området, er der søgt om fravigelse fra Habitatsdirektivet for påvirkningen af ynglelokaliteten for odder i både anlægs- og driftsfasen. Ansøgningen om fravigelse begrundes med: **"Der foreligger ikke tilfredsstillende alternativer til den valgte linjeføring, som ønskes gennemført grundet bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser."**

De fleste kan blive enige om, at der skal laves en afhjælpning af fremkommeligheden på tværs af Limfjorden, og dermed er der langt hen ad vejen enighed om, at der er tale om store samfundsinteresser, MEN det er IKKE korrekt, at der ikke foreligger et tilfredsstillende alternativ – for det er ikke blevet undersøgt!

Der er ganske rigtigt lavet analyser af flere alternativer, men det HELT VÆSENTLIGE er, at der i 2006 var et østligt alternativ på 10 kørespor, som i 2011 blev øget til 12 kørespor – begge med to ekstra rør under Limfjorden ud over den nuværende. Denne løsning blev fravalgt pga. store omkostninger. MEN der blev aldrig trods opfordringer undersøgt en model med blot et enkelt ekstra 3-sporet rør med mulighed for at vende trafikretningen ved spidsbelastning. Ole Birk Olesen, skiftende transportministre og senest Thomas Danielsen har afvist at få lavet en beregning på og undersøgelse af dette oplagte alternativ.

Der er derfor ikke grundlag for at sige, at der ikke findes tilfredsstillende alternativer, så længe denne mulighed ikke er undersøgt. Derfor bør der ikke kunne ses bort fra Habitatsdirektivet for odder, og dermed kan motorvejen ikke etableres over Egholm.

Et stort flertal af beboerne i Aalborg ønsker ikke en motorvej over Egholm, men en langt mindre naturindgribende løsning med et ekstra tunnelrør med 3 spor.

Venlig hilsen
Bodil Just

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Egholm: Bilag IV-arter
Sendt: 30-12-2023 13:46

Kære Transportministerium
Der er konstateret flere fund af beskyttede bilag IV-arter på Egholm; lysbugede knortegås, strandtudse, flagermus, oddere m.fl.

Disse arter har vi lovet at passe på, og etableringen af en ny og unødvendig motorvej truer disse arters eksistens. Alene anlægget af motorvejen vil være kritisk for mange af disse arter og dyreliv i øvrigt, men når det kommer til hvordan man vil behandle odderen, så er det da helt galt. Den anviste metode med at etablere nyt land og dige og så jage odderne væk fra deres nuværende leve- og ynglesteder på bestialsk vis – det er uantageligt og forkasteligt! SWECO selv udtrykker jo også, at der ikke findes erfaringer med at "flytte oddere".

Det må standses – tænker ikke, EU vil finde det i orden?

VH.
Bente

Bente Schmidt Nielsen
Vesterbrogade 4A st. tv.
9400 Nørresundby
M: 20 64 75 94
bsn@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 12:08
Bilag: Truede dyrearter.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Truede dyrearter

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Beskyttede arter på Egholm
Det bekymrer mig meget, at der kan vedtages en miljøkonsekvensvurdering for Egeholmforbindelsen, når der er et Natura 2000 område så tæt på linjeføringen
Det siges, at Egholm ikke har natur at byde på. Det er slet ikke rigtigt. Jeg har været på ekskursionsture til Egholm med en pensioneret naturguide ansat i Aalborg Kommune i omkring fyrre år. De ture har ihvertfald bevist for mig, at Egholm faktisk er en sand naturperle.
Danmarks Naturfredningsforening rejste i 2006 en fredningssag for øen for "at sikre øens landskab og særprægede natur, at bevare og forbedre øens levemuligheder for plante- og dyreliv, og at udvikle øens rekreative kvaliteter og forbedre offentlighedens adgang." Fredningssagen blev bl.a. rejst for at sikre, at en evt. tredje fast forbindelse over Limfjorden ikke får linjeføring over Egholm.
Fra Miljøstyrelsens hjemmeside: 39 danske dyrearter er i EU vurderet som særligt sårbare og truede. Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insektarter samt flere forskellige padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor i daglig tale bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle- og rasteområde.
Flagermus. Der findes flere arter af flagermus på Egholm bl.a. damflagermus. Men uanset arter er de alle meget stærkt beskyttede som beskrevet nedenfor. Efter dansk lovgivning (artsfredningsbekendtgørelsen) er alle flagermus totalfredede. At flagermus er fredede betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder og de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde føde. Flagermus er også beskyttet af habitatdirektivets bilag lV, som omfatter dyre- og plantearter, som kræver streng beskyttelse. Kilde: Danmarks Naturfredningsforening/forvaltningsplan for flagermus.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger flagermusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Strandtudse. På første ekskursionstur med guide Esben Buch hørte vi om strandtudserne, som er så sjældne her til lands, at København Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. Københavns Zoo har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser. Dette for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med, da de er en bilag lV art under EU's habitatsdirektiv.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Odder. På den samme ekskursionstur, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har været sat vildtkameraer op, der har fotograferet oddere lige på linjeføringen, hvor Egholm motorvejen skal gå. Endda hunner med unger. Odderne har Egholm som fast base, men de beriger store dele af Aalborg med deres finurlige adfærd og smukke kroppe. Man kan også møde odder ved Kridtsøen i Hasseris og andre har set oddere så langt væk som ved Musikkens Hus. Odderne skal selvfølgelig også bibeholde deres faste base på Egholm. Ikke mindst fordi de også er bilag lV arter under EU's habitatsdirektiv. Oddere skal ikke jages af hunde. Efterhånden rigtig mange mennesker mister tillid og respekt for det politiske system, vi har i Danmark. Når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert, så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Jeg blev meget chokeret, da jeg den 18.12.23 sad og læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser, hvoraf nogle er placeret lige præcis i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU-lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde, og hvor de har deres reder. Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. Egholm motorvejen bør ikke forstyrre odderens levesteder.

Denne argumentation kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:
1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholm motorvejen, der potentielt kan forstyrre odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af særlige levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholm motorvejsprojektet risikerer at overtræde disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For Egholm motorvejsprojektet at retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes tilfredsstillende alternativer. Og det ved vi alle, at det gør med 2 forslag til en østlig forbindelse. Så man behøver ikke at finde på alle disse afværge foranstaltninger på Egholm.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholm motorvejsprojektet vist må siges at være. Samlet set understreger disse punkter behovet for omhyggelig overvejelse og en ændring af planlægning af Egholm motorvejsprojektet for at sikre, at det ikke overtræder EU's Habitatsdirektiv, og dermed beskytter den værdifulde odderpopulation og dens levesteder.
Vi er mange, der erkender, at der kan være brug for en ny trafikal forbindelse over Limfjorden. Men hvorfor ikke en af de to østlige alternativer? Hvorfor har politikerne i den grad så stædigt fastholdt, at der ikke skal laves en VVM for dem. Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. Eller en City tunnel.
Danmark har så lidt respekt for demokratiet, og retsvæsenet. Og de internationale love, konventioner og direktiver, som Danmark har skrevet under på. Vi danskere forventer, at borgere i andre meget fattigere dele af Verden overholder dyreetik og undlader at slå uskyldige dyr ihjel. Ville vi bryde os om, at afrikanske elefanter udryddes. Nej vel! Men lige så uskyldige elefanter er, er de altså dødsens farlige alene på grund af deres størrelse og vægt, når/hvis de i et forsøg på at finde føde raserer menneskers marker. Elefanter dræber cirka 500 mennesker om året. Nogle gange i selvforsvar i konflikter med mennesker og i forbindelse med krybskytteri. Men på trods af tab af menneskeliv forsøger disse fattige lande efter bedste evne at bevare elefanterne. Odderne på Egholm er ikke store nok til at forsvare sig selv over for os mennesker. De må enten flygte eller dø. Men hvad er det for en mentalitet at ødelægge livet for odderne (og for andre dyr og masser af mennesker) i troen på at man kan komme få minutter hurtigere frem. Vi, der er et af Verdens rigeste lande. Hvad har vi så travlt med? Tilsyneladende mest af alt at ødelægge den smule natur, der er tilbage i Danmark. Og det ved bevidst at terrorisere vilde dyr (oddere). Det er skrækkeligt. “I dag er omkring 15 procent af Danmarks areal dækket af natur. Men under 0,5 procent er ægte vild natur, der er tilstrækkeligt beskyttet fra menneskelig indblanding”. Kilde: Danmarks Naturfredningsforening.
Hvis ikke der ligger VVM for mindst en af de østlige alternativer, vil det være lovbrud at anlægge en motorvej hen over Egholm. Odderne (EU-habitat bilag4 beskyttelse) i linjeføringen og andre EU beskyttede dyr på Egholm får deres lovfæstede rettigheder krænket med fare for deres liv og overlevelse som art. Egholm motorvejen bør ikke anlægges, før en VVM med alt hvad angår undersøgelser og offentlige høringer, har fundet begge østlige alternativer for lette. Og så må man have fundet en anden løsning for odderne og de andre dyr, der er i farezonen.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Lysbugede Knortegås. Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel på det er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men som også er en del af EU’s fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden, som også er truet. I

1960'erne var der kun omkring 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800. Og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten. Kortet fra Aarhus Universitet viser med al tydelighed, at fjordområdet (Gjøl Bredning) ved Egholm er meget vigtigt for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteområde. Det er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område- fuglebeskyttelsesområde. Men knortegæssene ved selvfølgelig ikke, at Danmark har tegnet på et kort, hvor de må være i fred. Derfor kan man nogle gange se lysbugede knortegæs spise sig mætte i ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholm motorvejen skal ligge. Som andre dyr vælger de fourageringsområder, der giver dem mest næring - også selv om det ligger uden for beskyttelsesområdet - og god næring er livsnødvendig for dem, hvis de skal kunne klare deres lange rejse til ynglestederne i nord.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Sløvrugle. Fredet i Danmark. Den danske bestand af sløvrugler gik støt tilbage fra 1930'erne, især på grund af den intensiverede landbrugsdrift med færre udyrkede områder og færre engarealer. Den negative udvikling for sløvruglen kulminerede i 1991 efter nogle isvintre med blot 20 ynglende par i Danmark. I nyere tid var særligt vinteren 2009/2010, nådesløs ved sløvruglerne. Dengang lå der op imod et metertykt snedække ud over store dele af landet. Og dén vinter døde mange hundrede sløvrugler af sult, fordi de ikke kunne sætte kløerne i musene under den dybe sne. Her fik den danske sløvruglebestand sit seneste store knæk, da 9 ud af 10 ugler døde" Siden den voldsomme tilbagegang er det på trods af et par milde vintre gået trægt med ny fremgang for den danske ynglebestand af sløvrugler, men bestanden har fået medvind igen. I 2019 var der således skønsmæssigt mindst 200 par ynglende sløvrugler i Danmark, vurderede en ekspert i Dansk Ornitologisk Forening (DOF). Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløvruglen som ynglefugl i Danmark. For eksempel er der sat en redekasse op på Egholm. En motorvej hen over Egholm skal ikke ødelægge denne fugls chancer.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger sløvruglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må vist den største tilhænger af Egholm motorvejen bide i det sure æble og indrømme, at Egholm er endog meget rig på natur. Danmarks Naturfredningsforening har ret. Egholm bør fredes, så det aldrig mere kan komme på tale at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg. På trods af de stærkt beskyttede arter - herunder bilag lV arterne - på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVM-rapport alene gældende Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre. At udelukke foreslåede alternative linjeføringer er imod hensigten med en VMM-rapport. I tilfældet med Egholm motorvejen bliver det ihvertfald en trussel mod dyrelivet på øen.
Den langstilkede filtrose. Der er en lille bestand på Egholm. Den er regnet som en truet art og på den danske rødliste. Det betyder at arterne er beskyttet på både globalt, nationalt og regionalt plan.
Konklusion: De beskrevne beskyttede arter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej hen over øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder. En realisering af Egholm motorvejen er et kæmpestort lovbrud. Bilag lV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet.

Vi er mange, der synes vi ikke bliver taget alvorlig som borger der ikke ønsker denne motorvej, tværs gennem vores smukke by. Og ødelægge naturområder, der ikke bare kan genoprettes!!!
Der må tænkes i nye alternativer

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 00:18
Bilag: Odderen og andre truede arter.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen.

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Truede dyrearter.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Beskyttede arter på Egholm
Det bekymrer mig meget, at der kan vedtages en miljøkonsekvensvurdering for Egeholmforbindelsen, når der er et Natura 2000 område så tæt på linjeføringen
Det siges, at Egholm ikke har natur at byde på. Det er slet ikke rigtigt. Jeg har været på ekskursionsture til Egholm med en pensioneret naturguide ansat i Aalborg Kommune i omkring fyrre år. De ture har ihvertfald bevist for mig, at Egholm faktisk er en sand naturperle.
Danmarks Naturfredningsforening rejste i 2006 en fredningssag for øen for "at sikre øens landskab og særprægede natur, at bevare og forbedre øens levemuligheder for plante- og dyreliv, og at udvikle øens rekreative kvaliteter og forbedre offentlighedens adgang." Fredningssagen blev bl.a. rejst for at sikre, at en evt. tredje fast forbindelse over Limfjorden ikke får linjeføring over Egholm.
Fra Miljøstyrelsens hjemmeside: 39 danske dyrearter er i EU vurderet som særligt sårbare og truede. Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insektarter samt flere forskellige padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor i daglig tale bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle- og rasteområde.
Flagermus. Der findes flere arter af flagermus på Egholm bl.a. damflagermus. Men uanset arter er de alle meget stærkt beskyttede som beskrevet nedenfor. Efter dansk lovgivning (artsfredningsbekendtgørelsen) er alle flagermus totalfredede. At flagermus er fredede betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder og de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde føde. Flagermus er også beskyttet af habitatdirektivets bilag lV, som omfatter dyre- og plantearter, som kræver streng beskyttelse. Kilde: Danmarks Naturfredningsforening/forvaltningsplan for flagermus.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger flagermusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Strandtudse. På første ekskursionstur med guide Esben Buch hørte vi om strandtudserne, som er så sjældne her til lands, at København Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. Københavns Zoo har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser. Dette for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med, da de er en bilag lV art under EU's habitatsdirektiv.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Odder. På den samme ekskursionstur, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har været sat vildtkameraer op, der har fotograferet oddere lige på linjeføringen, hvor Egholm motorvejen skal gå. Endda hunner med unger. Odderne har Egholm som fast base, men de beriger store dele af Aalborg med deres finurlige adfærd og smukke kroppe. Man kan også møde odder ved Kridtsøen i Hasseris og andre har set oddere så langt væk som ved Musikkens Hus. Odderne skal selvfølgelig også bibeholde deres faste base på Egholm. Ikke mindst fordi de også er bilag lV arter under EU's habitatsdirektiv. Oddere skal ikke jages af hunde. Efterhånden rigtig mange mennesker mister tillid og respekt for det politiske system, vi har i Danmark. Når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert, så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Jeg blev meget chokeret, da jeg den 18.12.23 sad og læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser, hvoraf nogle er placeret lige præcis i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU-lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde, og hvor de har deres reder. Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. Egholm motorvejen bør ikke forstyrre odderens levesteder.

Denne argumentation kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:
1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholm motorvejen, der potentielt kan forstyrre odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af særlige levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholm motorvejsprojektet risikerer at overtræde disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For Egholm motorvejsprojektet at retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes tilfredsstillende alternativer. Og det ved vi alle, at det gør med 2 forslag til en østlig forbindelse. Så man behøver ikke at finde på alle disse afværge foranstaltninger på Egholm.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholm motorvejsprojektet vist må siges at være. Samlet set understreger disse punkter behovet for omhyggelig overvejelse og en ændring af planlægning af Egholm motorvejsprojektet for at sikre, at det ikke overtræder EU's Habitatsdirektiv, og dermed beskytter den værdifulde odderpopulation og dens levesteder.
Vi er mange, der erkender, at der kan være brug for en ny trafikal forbindelse over Limfjorden. Men hvorfor ikke en af de to østlige alternativer? Hvorfor har politikerne i den grad så stædigt fastholdt, at der ikke skal laves en VVM for dem. Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. Eller en City tunnel.
Danmark har så lidt respekt for demokratiet, og retsvæsenet. Og de internationale love, konventioner og direktiver, som Danmark har skrevet under på. Vi danskere forventer, at borgere i andre meget fattigere dele af Verden overholder dyreetik og undlader at slå uskyldige dyr ihjel. Ville vi bryde os om, at afrikanske elefanter udryddes. Nej vel! Men lige så uskyldige elefanter er, er de altså dødsens farlige alene på grund af deres størrelse og vægt, når/hvis de i et forsøg på at finde føde raserer menneskers marker. Elefanter dræber cirka 500 mennesker om året. Nogle gange i selvforsvar i konflikter med mennesker og i forbindelse med krybskytteri. Men på trods af tab af menneskeliv forsøger disse fattige lande efter bedste evne at bevare elefanterne. Odderne på Egholm er ikke store nok til at forsvare sig selv over for os mennesker. De må enten flygte eller dø. Men hvad er det for en mentalitet at ødelægge livet for odderne (og for andre dyr og masser af mennesker) i troen på at man kan komme få minutter hurtigere frem. Vi, der er et af Verdens rigeste lande. Hvad har vi så travlt med? Tilsyneladende mest af alt at ødelægge den smule natur, der er tilbage i Danmark. Og det ved bevidst at terrorisere vilde dyr (oddere). Det er skrækkeligt. “I dag er omkring 15 procent af Danmarks areal dækket af natur. Men under 0,5 procent er ægte vild natur, der er tilstrækkeligt beskyttet fra menneskelig indblanding”. Kilde: Danmarks Naturfredningsforening.
Hvis ikke der ligger VVM for mindst en af de østlige alternativer, vil det være lovbrud at anlægge en motorvej hen over Egholm. Odderne (EU-habitat bilag4 beskyttelse) i linjeføringen og andre EU beskyttede dyr på Egholm får deres lovfæstede rettigheder krænket med fare for deres liv og overlevelse som art. Egholm motorvejen bør ikke anlægges, før en VVM med alt hvad angår undersøgelser og offentlige høringer, har fundet begge østlige alternativer for lette. Og så må man have fundet en anden løsning for odderne og de andre dyr, der er i farezonen.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Lysbugede Knortegås. Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel på det er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men som også er en del af EU’s fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden, som også er truet. I

1960'erne var der kun omkring 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800. Og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten. Kortet fra Aarhus Universitet viser med al tydelighed, at fjordområdet (Gjøl Bredning) ved Egholm er meget vigtigt for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteområde. Det er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område- fuglebeskyttelsesområde. Men knortegæssene ved selvfølgelig ikke, at Danmark har tegnet på et kort, hvor de må være i fred. Derfor kan man nogle gange se lysbugede knortegæs spise sig mætte i ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholm motorvejen skal ligge. Som andre dyr vælger de fourageringsområder, der giver dem mest næring - også selv om det ligger uden for beskyttelsesområdet - og god næring er livsnødvendig for dem, hvis de skal kunne klare deres lange rejse til ynglestederne i nord.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Sløgrugle. Fredet i Danmark. Den danske bestand af sløgrugler gik støt tilbage fra 1930'erne, især på grund af den intensiverede landbrugsdrift med færre udyrkede områder og færre engarealer. Den negative udvikling for sløruglen kulminerede i 1991 efter nogle isvintre med blot 20 ynglende par i Danmark. I nyere tid var særligt vinteren 2009/2010, nådesløs ved sløruglerne. Dengang lå der op imod et metertykt snedække ud over store dele af landet. Og dén vinter døde mange hundrede sløgrugler af sult, fordi de ikke kunne sætte kløerne i musene under den dybe sne. Her fik den danske sløruglebestand sit seneste store knæk, da 9 ud af 10 ugler døde" Siden den voldsomme tilbagegang er det på trods af et par milde vintre gået trægt med ny fremgang for den danske ynglebestand af sløgrugler, men bestanden har fået medvind igen. I 2019 var der således skønsmæssigt mindst 200 par ynglende sløgrugler i Danmark, vurderede en ekspert i Dansk Ornitologisk Forening (DOF). Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. For eksempel er der sat en redekasse op på Egholm. En motorvej hen over Egholm skal ikke ødelægge denne fugls chancer.
Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger sløruglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.
Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må vist den største tilhænger af Egholm motorvejen bide i det sure æble og indrømme, at Egholm er endog meget rig på natur. Danmarks Naturfredningsforening har ret. Egholm bør fredes, så det aldrig mere kan komme på tale at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg. På trods af de stærkt beskyttede arter - herunder bilag lV arterne - på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVM-rapport alene gældende Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre. At udelukke foreslåede alternative linjeføringer er imod hensigten med en VMM-rapport. I tilfældet med Egholm motorvejen bliver det ihvertfald en trussel mod dyrelivet på øen.
Den langstilkede filtrose. Der er en lille bestand på Egholm. Den er regnet som en truet art og på den danske rødliste. Det betyder at arterne er beskyttet på både globalt, nationalt og regionalt plan.
Konklusion: De beskrevne beskyttede arter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej hen over øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder. En realisering af Egholm motorvejen er et kæmpestort lovbrud. Bilag lV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet.

Vi er mange, der synes vi ikke bliver taget alvorlig som borger der ikke ønsker denne motorvej, tværs gennem vores smukke by. Og ødelægge naturområder, der ikke bare kan genoprettes!!!
Der må tænkes i nye alternativer

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod planlagt dyrplageri - addere 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 28-12-2023 21:05
Bilag: Odder - ondskab iro.pdf;

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - uhørt behandling af Oddere

Der er en del beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen, fx på Egholm, og Nørholm enge.

Bl.a. er der Lysbugede Knortegæs, der fouragerer i Nørredybet, Strandtudsen, den spidssnudede frø, sjældne ugler og 11 arter af flagermus, og nu har man så også fundet ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige i linieføringen.

Hvad bilag 4 habitatsbeskyttelse betyder, må man antage, at vejdirektoratet er bekendt med. Dog forsøger man alligevel alle mulige tiltag for at omgås denne meget vidtgående beskyttelse, disse dyr nyder. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Det betyder tilsyneladende ikke så meget for de folkevalgte og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgås reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede rekreative områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra selveste den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme

ynglende oddere væk fra Egholm.
Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.
Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.” Citat slut.

For en dyreven som mig er det ganske uhørt. Ordet dyrplageri er vist passende her. Og det er for mig fuldstændig forrykt, at man vil omgås beskyttelsesregler på den måde. Dyrene er jo beskyttede af en grund.

Bilag 4 arter er Danmarks ansvarsområde nr. 1 - en beskyttelse på niveau med den Ulven nyder. Men motorvejsjuntaen skyer åbenbart ingen midler. Eksisterende regler kan uden videre sløjfes, og de metoder, man vælger at anvende, er faktisk direkte ondskabsfulde.

Jeg må på det kraftigste protestere mod den slags metoder.

Med venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen

Engsigvej 106

Hellum

9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Protest fordrivelse af oddere
Sendt: 28-12-2023 20:53
Bilag: protest oddere ih.pdf;

Hvordan kan man behandle dyr på den måde ??

Jeg ved der er mange beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen.

Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der finder føde i Nørredybet lige hvor linjeføringen er planlagt. Der er Strandtudser, spidssnudede frøer, sjældne ugler og 11 arter flagermus, og ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige hvor linjeføringen er planlagt, foruden mange rødlistede planter.

Mon ikke vejdirektoratet ved hvad det betyder, at dyr er under bilag 4 beskyttelse? Alligevel forsøger man alle mulige tiltag for at komme udenom dette. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Det betyder åbenbart ikke så meget for politikerne og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye, ikke særligt charmerende tiltag for at omgås reglerne. De vil åbenbart for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.
Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner

og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.
Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.” Citat slut.

Det er helt vildt, og jeg kalder disse planer direkte ondskabsfulde og kan kun opfattes som værende dyrplageri at provokere og stresse odderne på den måde. Det er jo også i den grad ulovligt, ifølge dyreværnsreglerne. Man skal være ordentlig ved dyr, og det gælder især de sjældne arter, selv om det selvfølgelig gælder alle dyr. De er jo beskyttede af en grund. Alle midler er åbenbart gangbare i denne insisteren på at få dette tåbelige projekt gennemført.

Så kan eksisterende regler bare ignoreres og de anvender metoder er direkte onde og hensynsløse.

Jeg fatter ikke at en offentlig myndighed kan udtænke den slags ondskabsfuldheder, og da slet ikke bakkes op af ansvarlige politikere.

Med venlig hilsen

Ingrid Høg

Stationsvej 81 B

Biersted

9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Indsigelser 3. limfjord - brud på dyrebeskyttelse
Sendt: 28-12-2023 20:35
Bilag: protest oddere ulla.pdf;

Hvordan kan man behandle de søde og legesyge Oddere på den måde ??

Jeg ved der er mange beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen.

Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der finder føde i Nørredybet lige hvor linjeføringen er planlagt. Der er Strandtudser, spidssnudede frøer, sjældne ugler og 11 arter flagermus, og ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige hvor linjeføringen er planlagt.

Mon ikke vejdirektoratet ved hvad det betyder, at dyr er under bilag 4 beskyttelse? Men alligevel forsøger man alle mulige tiltag for at komme udenom dette. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Det betyder åbenbart ikke så meget for politikerne og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgås reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.

Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.
Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.”

Det er helt vildt, og jeg kalder disse planer ondskabsfulde og det vil være dyrplageri at provokere og stresse odderne på den måde. Det er jo også smadder ulovligt, ifølge dyreværnsreglerne. Man skal være ordentlig ved dyr, og det gælder da især de sjældne arter, men selvfølgelig gælder det alle dyr. De er jo beskyttede af en grund. Der skyes åbenbart ingen midler.

Eksisterende regler kan bare streges ud og de metoder, man vælger at anvende er i mangel af bedre ord, direkte onde.

Jeg fatter ikke at en offentlig myndighed kan udtænke den slags ondskabsfuldheder.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen

Fredericiagade 26

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - hidtil uhørt
Sendt: 28-12-2023 20:16
Bilag: Odder - ondskab.pdf;

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Oddere

Der er en del beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen, fx på Egholm, og Nørholm enge.

Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der fouragerer i Nørredybet, Strandtudsen, den spidssnudede frø, sjældne ugler og 11 arter af flagermus, og nu har man så også fundet ynglende oddere lige i linieføringen.

Hvad bilag 4 habitatsbeskyttelse betyder, er vejdirektoratet bekendt med, men man forsøger alligevel med alle mulige tiltag at omgås denne meget vidtgående beskyttelse, disse dyr har. Fx må de ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Men det betyder ikke så meget for de folkevalgte og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgås reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra selveste den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.
Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner

og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.
Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.”

For mig er det ganske uhørt. Ordet dyrplageri er nærliggende. Og det er fuldstændig forrykt, at man vil omgås beskyttelsesregler på den måde. De er jo beskyttede af en grund. Bilag 4 arter er Danmarks Pandaer - en beskyttelse på niveau med den Ulven nyder. Men motorvejsjuntaen skyer ingen midler, åbenbart. Eksisterende regler sløjfes uden videre, og de metoder, man vælger at anvende er i mangel af bedre ord, direkte onde.

Jeg må på det kraftigste protestere mod den slags metoder.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen

Stigsborg Bakke 48, 4 Lejl. 5

9400 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), VD - Høringer (hoeringer@vd.dk)
Fra: Peter Thorhauge (peter.thorhauge@alfalaval.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 28-12-2023 13:19

Hej

Beskyttede arter

Nogle siger, at Egholm ikke har natur. Det har de ikke ret i. Jeg har flere gange været på Egholm, bl.a med pensioneret naturvejleder Esben Buch, og det viser sig, at Egholm er en naturperle.

I flg. Miljøstyrelsens hjemmeside er 39 dyrearter vurderet som særligt sårbare og truede.
Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insekter og padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle – og rasteområde.

Flagermus
Der findes flere slags flagermus på Egholm. De er meget stærkt beskyttede som beskrevet ovenfor. Efter dansk lovgivning er alle flagermus totalfredede. Det betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder eller de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde deres føde. Flagermus er også beskyttet af Habitats direktivets bilag IV, som omfatter dyre - og plantearter, som kræver streng beskyttelse. (kilde: Danmarks Naturfredning /forvaltningsplan for flagermus)

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger flagermusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Strandtudse
På en ekskursionstur med guide Esben Buch, hørte vi strandtudserne, som er så sjældne her i landet, at Københavns Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. De har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Odder
På den samme ekskursion, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har også været sat vildtkameraer op, der har filmet oddere med unger lige på linjeføringen, hvor motorvejen skal gå. Odderne skal selvfølgelig beholde deres faste base på Egholm, ikke mindst fordi de også er bilag IV arter under EU's habitatdirektiv. I flg. transportministeriet vil man forsøge at skræmme odderne væk fra det planlagte vejområde. Det er helt uhørt og måske også ulovligt at skræmme fredede dyr.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Lysbuget Knortegås
Egholmmotorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Lysbuget knortegås har sine sommerfourageringsområder på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. I 1960erne var der kun ca. 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800, og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten.
Egholm er meget vigtig for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteplads. Dele af øen er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område – fuglebeskyttelsesområde. Nogle gange kan man se dem spise sig mætte i ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholmmotorvejen skal ligge.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Ugler
Der findes slørugler og mosehornugler, som begge er fredede på Egholm. Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. På Egholm er der sat redekasser op til sløruglen. De har da også ynglet der.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger uglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må selv den største tilhænger af Egholmmotorvejen indrømme, at Egholm er meget rig på natur.
Egholm bør fredes, så det aldrig mere kommer på tale, at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg.
På trods af de stærkt beskyttede arter – herunder bilag IV arterne – på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVMrapport kun gældende for Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre.
At udelukke foreslåede alternativer er så vidt jeg har forstået, imod hensigten med VVM.
I tilfældet med Egholmmotorvejen bliver det en trussel mod dyrelivet på øen.
Konklusion
De beskrevne beskyttede dyrearter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej henover øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder.

En realisering af Egholmmotorvejen er et kæmpestort lovbrud.
Bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for lysbuget knortegås, og sløruglen og mosehornuglen
Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Mange tak

Best Regards
Peter Thorhauge

Peter Thorhauge
Global Sales Freshwater Generation, Thermal Energy Separation
Mobile: +45 27 77 85 49
peter.thorhauge@alfalaval.com
Contact me on Teams: sip:peter.thorhauge@alfalaval.com

Alfa Laval Copenhagen A/S
Maskinvej 5 – DK-2860 Søborg - Denmark
Visit: Address – Maskinvej 5 Søborg - Denmark
Registration number: 10134285
Tel switchboard: +45 39 53 60 00 - Fax switchboard: +45 39 53 65 56
http://www.alfalaval.com – alfa.laval@alfalaval.com

This e-mail is intended solely for the use of the individual or entity to whom it is addressed and its content shall be regarded as confidential unless explicitly stated otherwise. If you have received this e-mail by mistake, please notify the sender immediately by e-mail and delete this e-mail from your system. Personal data and email will be handled in accordance with the Alfa Laval Privacy Policy.



Classified by Alfa Laval as: Business

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: egholmmotorveje
Sendt: 27-12-2023 13:32

Beskyttede arter

Nogle siger, at Egholm ikke har natur. Det har de ikke ret i. Jeg har flere gange været på Egholm, bl.a med pensioneret naturvejleder Esben Buch, og det viser sig, at Egholm er en naturperle.

I flg. Miljøstyrelsens hjemmeside er 39 dyrearter vurderet som særligt sårbare og truede.
Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insekter og padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle – og rasteområde.

Flagermus
Der findes flere slags flagermus på Egholm. De er meget stærkt beskyttede som beskrevet ovenfor. Efter dansk lovgivning er alle flagermus totalfredede. Det betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder eller de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde deres føde. Flagermus er også beskyttet af Habitatsdirektivets bilag IV, som omfatter dyre - og plantearter, som kræver streng beskyttelse. (kilde: Danmarks Naturfredning /forvaltningsplan for flagermus)

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger flagemusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Strandtudse
På en ekskursionstur med guide Esben Buch, hørte vi strandtudserne, som er så sjældne her i landet, at Københavns Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. De har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Odder
På den samme ekskursion, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har også været sat vildtkameraer op, der har filmet oddere med unger lige på linjeføringen, hvor motorvejen skal gå. Odderne skal selvfølgelig beholde deres faste base på Egholm, ikke mindst fordi de også er bilag IV arter under EU's habitatdirektiv. I flg. transportministeriet vil man forsøge at skræmme odderne væk fra det planlagte vejområde. Det er helt uhørt og måske også ulovligt at skræmme fredede dyr.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Lysbuget Knortegås
Egholmmotorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Lysbuget knortegås har sine sommerfourageringsområder på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. I 1960erne var der kun ca. 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800, og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten.
Egholm er meget vigtig for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteplads. Dele af øen er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område – fuglebeskyttelsesområde. Nogle gange kan man se dem spise sig mætte i

ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholmmotorvejen skal ligge.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Ugler
Der findes sløruglerog mosehornugler, som begge er fredede på Egholm. Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. På Egholm er der sat redekasser op til sløruglen. De har da også ynglet der.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger uglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må selv den største tilhænger af Egholmmotorvejen indrømme, at Egholm er meget rig på natur.
Egholm bør fredes, så det aldrig mere kommer på tale, at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg.
På trods af de stærkt beskyttede arter – herunder bilag IV arterne – på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVMrapport kun gældende for Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre.
At udelukke foreslåede alternativer er så vidt jeg har forstået, imod hensigten med VVM.
I tilfældet med Egholmmotorvejen bliver det en trussel mod dyrelivet på øen.
Konklusion
De beskrevne beskyttede dyrearter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej henover øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder.

En realisering af Egholmmotorvejen er et kæmpestort lovbrud.
Bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for lysbuget knortegås, og sløruglen og mosehornuglen
Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbeth Bjerg (lisbethbjerg@gmail.com)
Titel: Nej til Egholmforbindelsen
Sendt: 23-12-2023 11:55

Dybt, dybt rystende!
Vejdirektoratet og politikerne i Miljøkonsekvens rapporten foreslår at sætte hunde ind mod odderen. Hvad finder myndighederne dog ikke på for at komme de hellige "bilkøer" til undsætning. Og for at komme 7-10 minutter hurtigere frem.
Vejdirektoratet er en offentlig myndighed, og politikerne, som skal være dem, der går forrest i overholdelse af vores love, og som vi som borgere skal kunne spejle os i, foreslår nu uden blusel at søge dispensation for at fordrive de fredede oddere fra deres ynglesteder.
Hvad er det for en verden, vi lever i.
Det er totalt grotesk.
Odderen er en Bilag IV art og rødlistet som sårbar art. Odderen kan yngle året rundt, det er et fuldstændig absurd forslag. Danmark er selv medunderskriver på EU's habitats direktiv.
Man kan også undre sig over, hvor Aalborg Kommune er i denne sag, hvordan kan det egentlig harmonere med Aalborg Kommunes egen plan og målsætninger for "Rig natur i Aalborg Kommune om beskyttelse af naturtyper og Natura 2000 områder". Der må da efterhånden være en voksen, der kan sætte foden ned og bremse dette vanvid.
Det er utrolig beskæmmende at være vidne til så mange afværgeforanstaltninger for med alle midler at få motorvejen over Egholm gennemført. Der er ingen tvivl om, at alle ved, der er alternativer i øst, som politikerne vender det blinde øje til. Alternativer, som er langt mere skånsom overfor miljøet og naturen. Samtidig viser en meningsmåling foretaget af Borgerbevægelsen, at 60% af Aalborgs borgere foretrækker en forbindelse i øst fremfor en Egholmforbindelse. En rundspørge foretaget af Hasseris Grundejerforening viser, at her foretrækker 65 procent en anden linjeføring.
Rigtig mange mennesker mister tilliden og respekten for det politiske system, når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert. Så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Man fristes til at tænke, at det enkelte Folketingsmedlem bliver nødt til at underordne sig skrap partidisciplin.
Vi borgere mister respekten og tilliden til myndighederne, når I bare blæser på EU-lovgivningen, og også når I afviser at lave en opdateret VVM-rapport for en østlig forbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Nielsen (linnemannnielsen@gmail.com)
Titel: Høringsvar egholm motorvej
Sendt: 22-12-2023 16:09

Da jeg mandag 18. december erfarede, at Vejdirektoratet og politikerne i Miljøkonsekvens rapporten foreslår at sætte hunde ind mod odderen blev jeg dybt, dybt rystet. Hvad finder myndighederne dog ikke på for at komme de hellige "bilkøer" til undsætning. Og for at kunne komme 7-10 minutter hurtigere frem.

Vejdirektoratet er en offentlig myndighed, og politikerne, som skal være dem, der går forrest i overholdelse af vores love, og som vi som borgere skal kunne spejle os i, foreslår nu uden blusel at søge dispensation for at fordrive de fredede oddere fra deres ynglesteder.

Hvad er det for en verden, vi lever i.

Det er totalt grotesk.

Odderen er en Bilag IV art og rødlistet som sårbar art. Odderen kan yngle året rundt, det er et fuldstændig absurd forslag. Danmark er selv medunderskriver på EU's habitatsdirektiv.

Man kan også undre sig over, hvor Aalborg Kommune er i denne sag, hvordan kan det egentlig harmonere med Aalborg Kommunes egen plan og målsætninger for "Rig natur i Aalborg Kommune om beskyttelse af naturtyper og Natura 2000 områder". Der må da efterhånden være en voksen, der kan sætte foden ned og bremse dette vanvid.

Det er utrolig beskæmmende at være vidne til så mange afværgeforanstaltninger for med alle midler at få motorvejen over Egholm gennemført. Der er ingen tvivl om, at alle ved, der er alternativer i øst, som politikerne vender det blinde øje til. Alternativer, som er langt mere skånsom overfor miljøet og naturen. Samtidig viser en meningsmåling foretaget af Borgerbevægelsen, at 60% af Aalborgs borgere foretrækker en forbindelse i øst fremfor en Egholmforbindelse. En rundspørge foretaget af Hasseris Grundejerforening viser, at her foretrækker 65 procent en anden linjeføring.

Rigtig mange mennesker mister tilliden og respekten for det politiske system, når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert. Så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Man fristes til at tænke, at det enkelte Folketingsmedlem bliver nødt til at underordne sig skrap partidisciplin.

Vi borgere mister respekten og tilliden til myndighederne, når I bare blæser på EU-lovgivningen, og også når I afviser at lave en opdateret VVM-rapport for en østlig forbindelse.

Mvh

Poul Nielsen

Brevdato	19-12-2023
Afsender	Cine Johansen (CJ1967@outlook.dk) Sendt af carsten johansen: CJ1967@outlook.dk
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Cine Johansen vedr. nej til Egholm motorvej
Sagsnummer	2021 - 3128
ID-nummer	294924
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Anders Robodo Petersen
Udskrevet	04. feb 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Cine Johansen (CJ1967@outlook.dk)
Titel: Nej til Egholm motorvej
Sendt: 19-12-2023 13:51

Hej
Jeg er en pige på 10 år, jeg er meget i mod Egholm motorvejen. At bygge en motorvej over Egholm vil ødelægge den dejligste ø vi har i Aalborg. Mange skoler besøger den hvert år.
Det vil ødelægge dyrelivet for rigtig mange dyr, der ikke har andre steder at være. Også den fredede Odder, som nogen nu vil jage væk med høje lyde og hunde. Det er ikke lovligt. Det er dyreplageri og så ovenikøbet af et fredet dyr. Jeg bliver meget ked af det og det er ikke i orden af Folketinget der laver love og regler ikke overholder dem.
Og det er IKKE strengt nødvendigt at bygge en motorvej over Egholm. Der er så mange andre muligheder for den motorvej.
Og der er ALDRIG en undskyldning for mishandling af dyr.
Egholm skal bevares som den dejlige ø den er, hvor skolerne og alle andre kan besøge den og nyde naturen.
Og dyrene skal have lov til at beholde deres hjem.
Det er dyrene, naturens og børnenes fremtid det handler om.
Hilsen Cine
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Dorte Hertzum (adhertzum@outlook.dk)
Titel: Egholm motorvej forbindelse indsigelse.
Sendt: 19-12-2023 11:57

Danmark er altid på stikkerne i forfærdelse, når de store vilde dyr bliver presset i fx Afrika.
På lille Egholm har vi et hjemmehørende lille vildt dyr. En odder ifølge habitatdirektivets artikel 12 har vi særlige hensyn til at passe på vores vilde dyr og natur.
Tænk jeg om, og drop Egholmforbindelsen.
Hilsen Anne-Dorte Hertzum Eskimovej 66, Vejle.

Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: "Hans J. Høyer" (hjhoyer@icloud.com)
Titel: Hermed mit høringssvar til ovenstående Jeg skal bede om at få en bekræftigelse på modtagelsen
Sendt: 11-01-2024 21:11
Bilag: Grundvand-2.pdf;

Hermed mit høringssvar til ovenstående

Jeg skal bede om at få en bekræftigelse på modtagelsen

Mobil 51 4646 22
hjhoyer@me.com

Hilsen

Hans J. Høyer
Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og Vejdirektoratet

Høringssvar

Grundvand

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Grundvand

Som tidligere ansvarlig for Statens grundvandskortlægning, er det min opfattelse af lovforslaget om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm må afvises p.g.a. af anlægslovens §5 og §6

Årsagen er at forslag til anlægslov ophæver beskyttelsen af grundvandet i linjeføringen i strid med *Vandrammedirektivet.*

Miljøkonsekvensvurderingen (2023) viser at *Vandrammedirektivets* artikel 4 stk. 7 ikke kan opfyldes.

Indsigelsen er motiveret af at grundvandsreserverne er er begrænsede og kritiske. Især da flere og flere boringer viser fund af rester af pesticider. Som skatteyder i Aalborg ønsker jeg også fremover at kunne drikke urenset grundvand fra hanen.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

Nordtoft 36

9000 Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Fast Gjørtz (kontakt@lisbethfast.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordforbindelsen - drikkevandet i Drastrup
Sendt: 11-01-2024 22:18
Bilag: Ødelæggelse af drikkevandet anlægsfasen.pdf; Mohanty et al 2021. Videnskabelig-artikel-omkring-asbest-fibre-i-undergrunden (1).pdf;

Kære trm og arp

Hermed fremsendes mit høringssvar.
Jeg gør indsigelse overfor forslag til anlægslov,
Begrundelsen er mangler i loven og MKR, og at forsigtighedsprincippet ifm. drikkevandet ved Drastrup ikke er gældende.
Vedlagt Høringssvar samt en videnskabelig artikel, der belyser en stor del at problematikken som ikke er indtænkt i loven og MKR.

med venlig hilsen
Lisbet G Fast

Lisbeth Gjørtz Fast
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg
Danmark
Mobil. 2614 8333

www.lisbethfast.dk

Høringssvar vedrørende drikkevand:

I forbindelse med etablering af Egholmmotorvejen hen over Aalborgs sårbare drikkevand, oplyser Vejdirektoratet at det er nødvendigt at foretage en grundvandssænkning i det sårbare drikkevandsområde.

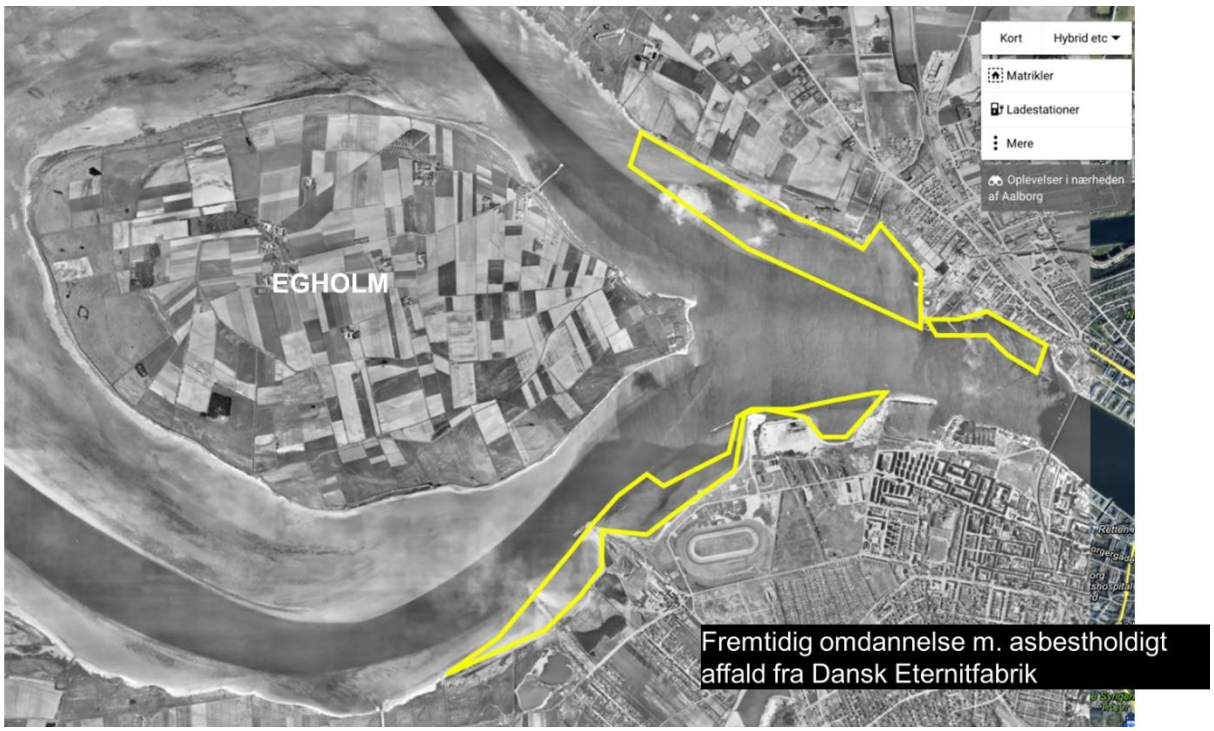
I den forbindelse er det risiko for at der trænger saltvand i grundvandsmagasinet.

Jeg har afhold to møder med Niels Fejer Christiansen, Projektleder for Egholmmotorvejen og i denne forbindelse blev motorvejens placering over asbest deponier diskuteret, og betydningen af denne grundvandssænkning for drikkevandet.

I MKR oplyses at denne grundvandssænkning er en nødvendig del af anlægget. Grundvandssænkningen betyder en stor risiko for at der trænger saltvand ind i området. Jeg spurgte ind til hvor dette saltvand kommer fra? Saltvandet kan jo kun komme fra Limfjorden. Det gav NFC mig ret i.

Da jeg læste den sætningen: Ingen asbest i Limfjordens bund, tænkte jeg, hvad med alle de asbestfibre, som siden 60´erne er sivet ud i fjorden?

PÅ de nedenstående 2 flyfoto ses hvorledes kystlinjerne er blevet udbygget med affald fra dansk eternit-fabrik



Disse flyfotoer skildrer, hvordan Limfjordens søterritorium, er blevet opfyldt med asbestholdigt affald fra Dansk Eternit og dermed omdannet til ”landjord” såvel på nordsiden som på sydsiden. Vi drøftede/sammenlignede arealernes forvandling fra fjord til ”landjord”. Illustration nedenfor.

I ca. 25 år blev der tilkørt asbest til områderne i Limfjordens og langs kysterne og på de omkringliggende arealer UDEN forudgående kystsikre.

Derved er der store risiko ved at grave i fjordens bund. NFC. sagde, at han troede, de små fibre var ført væk efter så mange år. Jeg fortalte ham, at Region Nordjylland har oplyst, at alle deponierne er etableret uden bundmembran og perkolat opsamling. (se Bilag 2) Jeg valgte at forholde mig stille.

Asbestfibre i vandsøjlen og i drikkevand er lige så farlige som asbestfibre i tør form.

- Asbest der sluges, giver også kræft. Det ved I tilsyneladende ikke. Ingen myndighed/virksomhed ej heller Vejdirektoratet har italesat faren ved asbest i vand, eller asbest, der på anden måde, kan komme ind i kroppen gennem svælget. Asbest, der indtages oralt, er lige så farlige som asbestfibre i tør form – de giver ”blot” andre asbestrelaterede sygdomme.

- Jeg har tidligere sendt NFC en videnskabelig artikel om, hvad der sker, når det regner/sner over deponiarealer, der ikke har bundmembran. Vi ved, at det ikke bliver liggende ovenpå. Det siver ned igennem jorden. Det sker på Klosterengen, til Svanholmgrøften, men også ved Renseanlæg Vest, Norden, og den ny marine… helt frem til og med Egholm færgeleje, samt ved ”Verdens Ende” på Nørresundby siden. Disse områder er tidligere fjord, men er omdannet til land, skabt af store, ja enorme uforståelige mængder af bl.a. asbestholdig eternit, siporeks m.m. Bilag 4.

- Uanset hvor meget denne faktuelle viden forties, så sker denne stille transport af asbestfibrene alligevel pga. udsivning/nedsivning. Dermed tilsidesættes den kumulative sundhedsmæssige store risiko både i det maritime miljø og ift. Aalborgs sårbare drikkevandområder, som ligger ganske tæt derved.



Journal of Hazardous Materials Letters 2 (2021) 100015

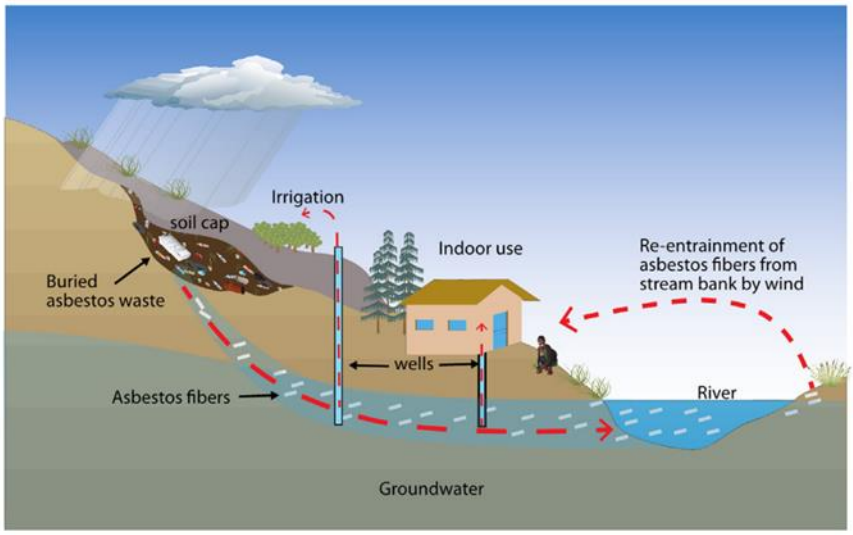


Fig. 1. Potential transport pathways of asbestos fibers in groundwater from contaminated sites.

Det øverste billede viser den meget store arealer omformet til land.

Disse arealer, som er deponier, har IKKE bundmembran. Konsekvenserne er ikke beskrevet i MKR.

Fig. 1 beskriver en anden egenskab som asbestfiber har: de er hyper mobile, specielt i maritimt miljø.

Dette betyder: at det saltvand som vil trænge ind, kommer at løbe gennem deponierne, og derved kunne medbringe asbestfiber.

Dette er ikke vurderet i MKR eller i VVM 2021.

For at kunne etablere en motorvej over (OSD) drikkevandområder, kræves det at arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet." Grundvandssænkning kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative påvirkninger af indvindingsboringer

- Oppumpning vil kunne medføre ind- og op trængning af saltvand
- Grundvandssænkning kan tillige have midlertidig og/eller permanent indvirkning på flora og fauna ved udtørring af våde naturarealer og søer.
- I forbindelse med oppumpning af grundvand er der risiko for at påvirke selve grundvandsressourcen i forhold til dens kvalitet og/eller kvantitet.

Asbestfibre i DRIKKEVAND.

Forskningen fastslår, at regn/smeltevand kontinuerligt trækker de mikroskopiske fibre med sig ud i det maritime miljø, når det bevæger sig ned gennem et deponi/arealer og på den måde spredes de til det maritime miljø og dermed opstår der risiko for, at det trænger ind i drikkevandet.

Se figur 1 og artikel fra 2021, vedlagt: " Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments")

Hvad sker der, når motorvejen skal placeres hen over store engarealer - videre ned i fjordens gytje og over til "Verdens Ende" på Nørresundby siden? De er alle lossepladser/fyldpladser med asbestholdig eternit m.m.

De forskningsmæssige resultater vidner om særdeles uhyggelige følger, som muligvis allerede har haft deres forfærdelige virkning på byens børn. Der er ingen, der har fundet en løsning på.

Der er en særdeles voldsom risiko for forurening af asbest fiber:

- ingen kan mærke det på vandet
- ingen kan smage det
- ingen kan se det
- ingen kan oprense det

Konsekvenserne af dette, er ukontrollerbart og ude af vores hænder, for asbest kan ikke oprenses i vandsøjle. En generationsforurening er truende forud. Alle drikker vand.

Anlægsarbejdet ifm. af motorvejen i Aalborg og oplands sårbare drikkevandområder ved Drastrup, vil have et omfang og hvor den præcise konsekvens er, for MKR 2023 og VVM 2021 ved Rambøll, ukendt.

Det hele beror på et skøn.

Grundvandssænkning medfører en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative ændringer ved indvindingsboringer.

Rambøll VVM 2021 konkluderer: De miljømæssige konsekvenser af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, vurderes til at være moderat.

En moderat påvirkning defineres i Miljøkonsekvensrapporten således:

> Miljøemner, der påvirkes i moderat omfang, har typisk høj eller mellem sårbarhed. Der forekommer påvirkninger, som typisk enten har en stor udbredelse eller langvarig karakter og som kan give visse irreversible, men lokale skader.

Rent vand – kildevand – livets grundstof.

Der er mange argumenter for, hvorfor Egholm motorvejen bør fravælges. En af de væsentligste er efter min mening ødelæggelsen af store dele af Aalborgs drikkevand.

Egholm motorvejen gennemskærer særlige drikkevandsområder (OSD) og indvindingsopland til aktive vandforsyningsanlæg, der skal beskyttes. Områder med (OSD) dækker de grundvandsmagasiner, der har størst betydning for drikkevandsforsyningen. OSD-områderne omfatter grundvand, der indvindes til større og mindre vandforsyninger af regional betydning, eller som kan få regional betydning i fremtiden. (s. 417 i Miljøkonsekvensrapport)

I VVM redegørelsens Miljøkonsekvensrapport står der på s. 421 at: ”Der skal gøres en særlig indsats for at beskytte grundvandet i OSD-områderne. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under særlige skærpede vilkår”. Og efterfølgende: *”Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet.”*

Rent vand – kildevand – livets grundstof

I VVM-rapporten 2021 oplyses: Linjeføringen betyder, at der etableres motorvejsanlæg, som gennemskærer områder med særlig drikkevandsinteresser (OSD) og tæt op ad almene vandværkers kildepladser, hvor en stor del af drikkevandet til Aalborg Kommune indvindes.

Syd for Limfjorden går motorvejen gennem Aalborg Forsynings store kildeplads ved Drastrup Enge og kildepladsen til det mindre private vandværk Drastrup Vandværk.

Drastrup Kildepladser har 12 aktive indvindingsboringer og er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidigt er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune (s. 419), der skal beskyttes.

Nord for Limfjorden krydser motorvejen det nordvestlige område af et OSD-område og kommer tæt på Lindholm Vandværks nye kildeplads Vikingevej. Disse to kildepladser har i alt syv aktive indvindingsboringer, der skal beskyttes.

Sårbarhed.

Grundvandsmagasinernes undergrund består fortrinsvis af kalk, sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag. I området ved Drastrup og Hvorup er der overvejende ingen beskyttende lerlag. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort (s. 433/381).

Et ubeskyttet grundvandsmagasin er meget sårbart over for forurening med nitrat og andre forurenende stoffer, og generelt er grundvandsmagasinerne syd for Limfjorden præget af højt nitratindhold. Aalborg Forsynings kildepladser skal kunne overtage andre vandværker med drikkevand, hvis de skulle få problemer, med at levere vand af drikkevandkvalitet. Det øger områdets beskyttelseskrav kraftigt.

Ved det sydlige kildepladsområde, Drastrup I er grundvandsspejlet frit, og står ca. 0,5 m under terræn. I det nordlige kildepladsområde, ved Drastrup II, står grundvandsspejlet ca. 0-0,6 m under terræn. Der indvindes drikkevand ved Drastrup I og Drastrup II og analyser af vandtypen indikerer, at grundvandsmagasinet er sårbart, og at grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen. Størstedelen af indvindingsoplandet til Aalborgs vand - Drastrup kildeplads - er fastlagt som nitratfølsomt indvindingsområde og indsatsområde.

Ovennævnte faktuelle oplysninger fastslår, at grundvandsmagasinerne i Aalborg Kommune mange steder er dårligt beskyttet fra naturens side og derfor meget sårbare overfor nedsivende miljøfremmede stoffer. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort (s. 433/531).

Jeg har været i kontakt med beboere i Drastrup og fået oplyst, at de matrikler der har mark/eng tæt på boringerne, er underlagt stramme restriktioner og de får årligt kontrolbesøg.
En af lodsejerne oplyser: ”Vi har påbud om, at vi ikke må sprøjte eller gøde vores have og vi må kun have 1½ hest på vores ejendom. Selvom arealet er på 1,5 ha (15.000 m2) tåler grundvandsmagasinerne ikke en større belastning grundet deres store sårbarhed. Ejendommen ligger ikke engang ovenpå drikkevandsområderne – men da grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen, er belastningen af 1+½ hest max-grænse.

1½ hests tis/afføringer er altså grænsen for at undgå forurening og dermed kemisk forandring af grundvandets sammensætning. Det er særdeles tankevækkende.

Det er derfor meget svært at forstå, at en 4-sporet motorvej placeret direkte over drikkevandsmagasinerne, har lavere miljømæssig påvirkning af drikkevandet end 1½ hest.

Hvorledes kan ovenstående viden forenes med etablering af en 4-sporet motorvej over vores og kommende generationers grundvand?

VVM 2021, Rambøll har vurderet, at *påvirkningen af grundvandsmagasinerne* primært forventes at ske i anlægsfasen, hvor der skal foretages en midlertidig grundvandssænkning.

Jeg har nedenstående samlet en liste med nogle af de påvirkninger grundvandsmagasinerne ifølge Miljøkonsekvensrapporten udsættes for:

Grundvandssænkningens omfang og den præcise konsekvens er ukendt.

Grundvandssænkning kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative påvirkninger af indvindingsboringer

- **Oppumpning vil kunne medføre ind- og op trængning af saltvand**
- Grundvandssænkning kan tillige have midlertidig og/eller permanent indvirkning på flora og fauna ved udtørring af våde naturarealer og søer.
- I forbindelse med oppumpning af grundvand er der risiko for at påvirke selve grundvandsressourcen i forhold til dens kvalitet og/eller kvantitet.
- **Sænkning af grundvandet kan medføre, at den naturlige grundvandskemi** ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet. Det kan f.eks. føre til øget nedsivning af nitrat og evt. iltning af pyrit, som kan medføre et øget nikkelindhold i grundvandet
- Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible (varige skader) lokale ændringer af grundvandkemien. Begrebet lokalt omfatter et område i en radius af 2-10 km fra projektet eller dens aktivitet. Da magasinerne flere steder er meget sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til de primære magasiner.

VVM 2021, Rambøll konkluderer: *De miljømæssige konsekvenser af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, vurderes til at være moderat.*

En moderat påvirkning defineres i Miljøkonsekvensrapporten således:

- Miljøemner, der påvirkes i moderat omfang, har typisk høj eller mellem sårbarhed. Der forekommer påvirkninger, som typisk enten har en stor udbredelse eller langvarig karakter og som kan give visse irreversible, men lokale skader.

Der forekommer altså påvirkninger af de naturlige grundvandskemiske forhold, når betegnelsen *moderat* er i spil. Graden af den miljømæssige konsekvens afhænger af områderne sårbarhed. Rambøll oplyser adskillige gange i VVM-rapporten, at grundvandsmagasinerne har meget høj sårbarhed overfor miljøpåvirkninger. Side 423, 426, 427, 433 og 434.

Geografisk udbredelse af miljøpåvirkninger deles op i to:

- Stor udbredelse: Påvirkningens udbredelse omfatter et område i en radius af 10-50 km fra projektet

- Eller langvarig karakter: Påvirkningen vil forekomme i ét eller flere år og som kan give visse irreversible skader (varige)

Grundvandsmagasinerne radius oplyses ikke i rapporten, men ift. det der er angivet på fig. 23-3 og fig. 23-4 vil varige skader kunne sprede sig over hele arealet af de områder, der er angivet på kortene.

Det er særdeles svært at gennemskue, at sprogbrug som "moderat" og "lokale skader" reelt dækker over varige (irreversible) skader, som strækker sig over mange kilometer og det kan ikke betegnes som andet end meget misledende at ord ikke står mål med de faktiske konsekvenser.

Der findes talrige konklusioner, der ved første øjekast, synes ubetydelige eller tålelige – men ved nærmere eftersyn vil Egholmmotorvejens etablering medføre mange varige ødelæggelser, samt diverse miljøbelastninger.

Sammenfattende konklusion

I VVM 2021 Miljøkonsekvensrapporten for Egholmmotorvejen, står der*: der skal gøres en særlig indsats for at beskytte grundvandet i OSD-områderne. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under særlige skærpede vilkår, f.eks. anlæggelse af tæt membran under et virksomhedsareal, som evt. kan true grundvandet. Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet. (*s. 418)

Der vil allerede i anlægsfasen, i forbindelse med grundvandssænkningen, forekomme påvirkninger af kvaliteten af den naturlige grundvandskemiske sammensætning. Allerede **DER** er dette projekt i strid med de beskyttelseskrav der gælder for OSD-områderne*: "Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet."*

Den 3. Limfjordsforbindelse kan derfor ikke anlægges med den geografisk placering, der er fremlagt i projektbeskrivelsen.

MKR, giver endvidere ingen bud på, hvor omfattende og kraftige de ødelæggende påvirkninger af grundvandsmagasinerne naturlige grundvandskemi vil være ved grundvandssænkningen i forbindelse med etableringen af motorvejen. Ej heller kan der gives en garanti ved drift, om, at der ikke vil ske uheld/ulykker på motorvejen, som ødelægger drikkevandet.

Og der sker ulykker på motorvejene. Selv ikke lovgivning kan forhindre at biler forulykker, slynges af vejanlægget og lander et godt stykke ud i terrænet. I den forbindelse sker der ofte udslip at såvel benzin/diesel/olie med fatale konsekvenser for drikkevandsområder. Ingen opsamlingsbassiner kan garantere at der ikke sker udslip. I øvrigt fremgår det ikke hvor leret, som skal udgøre væggene skal hentes hen?

Egholmmotorvejen må betegnes som værende HØJRISIKO grundet kildepladsernes kolossale store sårbarhed overfor selv små mængder af påvirkning. De miljømæssige vurdering, hviler på sitrende søjler – det afkodes tydeligt gennem hele rapporten. Derfor er Egholmmotorvejen reelt ikke et muligt valg.

Livets sårbarhed og betydningen af varige ødelæggelser må vi kunne forvente, tildeles central betydning, idet det har afsæt i menneskers, dyrs, planters, … jordens eksistens. Alle uanset politisk overbevisning har brug for rent drikkevand. Så livsvigtig er det.

ET LANDS NATURRESURSER ER EN FÆLLES NATIONALFORMUE, hvoraf slægt på slægt lever. Én eneste generation kan lægge et område øde, som ikke snesevis af efterfølgende slægter kan bringe på fode igen.

Det politiske system, skal ikke lide af angsten for at virke utroværdig, fordi de tør forkaste en løsning til fordel for en anden og bedre, slet heller ikke når der allerede i anlægsfasen overskrider de krav der stilles i forhold til beskyttelse af OSD drikkevandsmagasiner.

Det eneste rigtige er at indstille til, at der arbejdes på et alternativt fremtidsholdbart trafikmønster, der har afsæt i et dugfrisk vidensgrundlag. På denne måde vil vi som land være på rette kurs ift. klima, bæredygtighed, overholdelse af internationale underskrevne habitats direktiver, økonomisk samfunds -investering der sikrer livsvilkår på bedste måde. Denne tænkning skaber bæredygtig udvikling.

Jeg kan ikke finde én eneste kvalitet ved motorvejen, som er vigtigere end det at kunne åbne vandhanen og give sit barn, sin ven, sin mor, sin far, ens gæst, en selv, en fremmed .... et glas frisk vand tappet direkte fra vandhanen.

Egholmlinjen skal opgives.

Rent vand er
LIVETS GRUNDSTEN

Lisbeth Gjørtz Fast, Nørholmsvej 101, 9000 Aalborg

kontakt@lisbethfast.dk

+45 2614 8333

-- AKT 311292 -- BILAG 6 -- [Mohanty et al 2021. Videnskabelig-artikel-omkring-asbest-fibre-i-undergrunden (1)] --

Journal of Hazardous Materials Letters 2 (2021) 100015

Contents lists available at ScienceDirect

Journal of Hazardous Materials Letters

journal homepage: www.elsevier.com/locate/hazl

Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments

Sanjay K. Mohanty [a,d,*], Ashkan Salamatipour [b,d], Jane K. Willenbring [c,d]

[a] Civil and Environmental Engineering, University of California, Los Angeles, CA, USA
[b] Midwestern University, Chicago College of Osteopathic Medicine, Downers Grove, IL, USA
[c] Department of Geological Sciences, Stanford University, Stanford, CA, USA
[d] Formerly in the Department of Earth and Environmental Science, University of Pennsylvania, Philadelphia, PA, USA

ARTICLE INFO

Keywords:
Asbestos mobility
Humic acid
Fulvic acid
Chrysotile
Groundwater pollution
Asbestos remediation

ABSTRACT

To prevent exposure of millions of people living near thousands of contaminated sites to asbestos, the sites are typically capped with soil and amendments, assuming asbestos mobility underground is negligible in all conditions. Here, we disprove this long-standing assumption and showed that the presence of certain types of dissolved organic matter (DOM) can facilitate the transport of the asbestos fibers through packed sand or soil columns. The column scale simulates asbestos transport without and without DOM, although asbestos transport at a longer scale through aquifer may vary because of soil heterogeneity. Our data shows that the extent of fiber transport in soil is affected by DOM quality: fulvic acid > humic acid > natural organic matter isolated from Suwanee River, a model terrestrial organic carbon. We attribute the results to the ability of DOM to affect aggregation of asbestos fibers and limit their attachment on soil. Thus, types of organic amendments applied on asbestos-contaminated sites may have an unintended consequence: transport of asbestos fibers to shallow groundwater to receiving streams or rivers, from where they could be resuspended in the air via irrigation or drying of the riverbed.

1. Introduction

Studies on exposure to asbestos fibers via air have received a lot of attention due to their implication to lung cancer and mesothelioma (Furuya et al., 2018; Nielsen et al., 2014; WHO, 2006), whereas exposure of asbestos via water received far less attention, despite increased risks of stomach cancer from ingested asbestos (Fortunato and Rushton, 2015). Furthermore, environmental exposure through water or soil has been assumed to be negligible (Fuller, 1977) with the premise that asbestos fibers should stick with soil and be filtered out of infiltrating water. However, recently asbestos fibers were found underground hundreds of meters away from their source (Buzio et al., 2000; Emmanouil et al., 2009; Buck et al., 2013), suggesting an alternative asbestos exposure pathway: shallow groundwater. Typically, asbestos-containing materials are buried in the soil to prevent erosion. However, smaller fibers may be produced in the waste piles by abrasion during transportation or storage. Owing to their smaller size, the fibers have a higher potential than bulk asbestos for transport in water. They could be transported from the waste piles via infiltrating water to groundwater. Use of contaminated groundwater for irrigation (Turci et al., 2016) and showering or indoor humidifiers (Roccaro and Vagliasindi, 2018) have been shown to increase asbestos inhalation risk (Fig. 1). Thus, it is critical to understand the environmental conditions that increase the mobility of asbestos fibers from contaminated soil to groundwater.

A lack of research on asbestos fiber mobility in porous media limits our understanding of environmental factors that may trigger the transport of fibers in soil. Assuming asbestos fibers behave similarly to other mineral colloids in water, the fiber mobility in the soil can be predicted based on numerous colloid transport studies (Ryan and Elimelech, 1996). Colloids are transported through soil by infiltrating water and deposited on grain surfaces by settling, interception, and diffusion as predicted by colloid filtration theory (Elimelech, 1994). Thus, transport and removal of colloids can be affected by physical factors such as size (Pelley and Tufenkji, 2008), the shape of colloids (Seymour et al., 2013), and the distribution of pore sizes in soil (Bradford et al., 2002), and chemical factors such as pH (Bergendahl and Grasso, 1999), ionic strength (Tufenkji and Elimelech, 2005), and the presence of phosphates and dissolved organic carbon (Hofmann and Liang, 2007), which affect the interaction between colloids and soil.

Unique physical and surface chemical properties of asbestos fibers could affect their transport in soil. Asbestos fibers have long aspect ratios with fiber length within the range of 100 μm (Skinner et al., 1988). Thus, they are expected to get trapped in soil pores due to physical straining (Bradford et al., 2006). As diffusion or transport of fibers along the

* Corresponding author at: Civil and Environmental Engineering, University of California, Los Angeles, USA.
E-mail addresses: mohanty@ucla.edu (S.K. Mohanty), willenbring@stanford.edu (J.K. Willenbring).

http://doi.org/10.1016/j.hazl.2021.100015
Received 18 June 2020; Received in revised form 11 January 2021; Accepted 18 January 2021
Available online 27 January 2021
2666-9110/© 2021 The Author(s). Published by Elsevier B.V. This is an open access article under the CC BY-NC-ND license (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

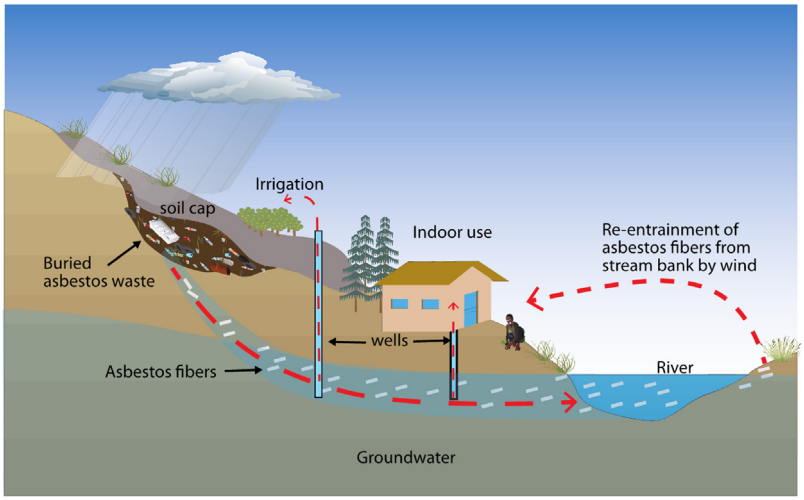


Fig. 1. Potential transport pathways of asbestos fibers in groundwater from contaminated sites.

longitudinal axis is expected to be higher (Wu et al., 2017), fibers can pass through pores that are smaller than the length but bigger than the width of fibers. Some asbestos minerals such as chrysotile—the most commonly used asbestos mineral—exhibit a net positive surface charge in the water around neutral pH because of an outer brucite-like layer (Pollastri et al., 2014). As natural soil has a net negative surface charge, electrostatic attraction between soil and chrysotile fibers can limit their mobility in soil. The surface charge, however, can be reversed with increasing pH or exposure to dissolved organic matter (DOM) (Morales et al., 2011), which in turn could increase their mobility.

DOM is ubiquitous in surface and subsurface environments. The concentration of DOM is expected to be high in the asbestos-contaminated site because the protective capped soil layer typically contains biosolids or compost to support vegetation cover (Li et al., 2014; Gonneau et al., 2017) and to support soil microorganisms, which can biodegrade asebstos using exudates (Mohanty et al., 2018). Yet, the ability of DOM to increase the transport of asbestos fibers has not been evaluated. Herein, we examine the effect of the presence of DOM on chrysotile fiber mobility in soil. By injecting chrysotile fiber suspensions in the presence of DOM through saturated soil or sand columns, we identify the potential culprit for asbestos fiber mobility in soil or groundwater.

2. Material and methods

2.1. Asbestos suspension

Chrysotile was chosen as the model asbestos mineral because it is the most commonly used asebstos type and ubiquitous in asbestos-contaminated sites (Li et al., 2014). To produce monodispersed chrysotile fibers, chrysotile ore (Globe, Arizona) was first ground in dry condition (Salamatipour et al., 2016) and then purified using ammonium chloride and heat to remove brucite impurities (Benson, 1982). The purified fibers were dispersed by an ultrasonic probe, and large fibers (length > 50 μm) were removed by settling the fibers with gravity for 30−45 min. Based on Stoke's law, 30 min is sufficient to settle particles larger than 50 μm assuming the particle density of asbestos is 2.6 g cm^{-3}. The smaller size fraction was used in this experiment due to their high potential for mobility compared to the bulk particle. The size also simulates silt and clay particles, which are typically eroded and transported from asbestos waste piles. The resulting suspensions were diluted with deionized water to lower the turbidity, equivalent to the fiber concentrations of 0.3 ± 0.05 g L^{-1}, based on the calibration curve between fiber concentrations and absorbance or turbidity of samples. The concentration was determined based on a calibration curve of suspensions containing a known quantity of dried asbestos fibers of a similar particle size range (Mohanty et al., 2018). To examine the effect of DOM on asbestos mobility, three types of organic carbon were used: fulvic acid, humic acid, and natural organic matter from Suwannee River (Green et al., 2015). Concentrated DOM prepared from all types of organic carbon fractions were spiked into the asbestos suspensions to adjust the concentration of DOM between 0–25 mg L^{-1}. The DOM stock solution (250 mg L^{-1}) was prepared by dissolving 25 mg of organic matter in 25 mL of ultrapure water raised to pH 11 and diluting the stock solution to 100 mL. Filtration of stock solution through 0.7 μm carbon fiber filter did not result in changes in absorbance indicating the absence of particulate organic carbon (>0.7 μm).

To adjust the geochemical conditions of the suspensions, pH, ionic strength, and DOM concentration were varied. The pH was adjusted between 3–12 by adding a buffer solution containing 1 mM MOPS buffer (MOPS, 3-N-morpholino propanesulfonic acid) and small quantities of concentrated HCl or NaOH. To examine whether the organic buffer has any effect on asbestos mobility, pH was also adjusted with only HCl and NaOH. To examine the effect of ionic strength, NaCl was added to the solutions to adjust the ionic strength to values between 0.1 mM–100 mM. To examine the effect of other ions that may be present in soil leachate, mobility experiments were repeated using soil leachate or suspensions containing phosphate (1 and 5 mg L^{-1}). To isolate the effect of confounding factors, we examine the effect of geochemical factors including pH, ionic strength, dissolved organic carbon quantity, soil leachate, and phosphate concentration in sand columns. All soil column experiments were conducted at pH 7 due to their relevance to the most natural soil pH.

2.2. Asbestos mobility experiments

Coarse quartz sand (ASTM 20-30) and soil collected from BoRit, PA —a site previously contaminated with asbestos-containing material—were used as porous media for this study. Sand or sieved (< 2 mm) soil was packed in glass columns (2.54 cm ID and 15 cm length) and flushed with deionized water at 12 cm h^{-1} or 2 pore volumes per hour using a peristaltic pump for 24 h from bottom to top to displace air, maintain saturation, and remove any loosely attached natural colloids. Solution without asbestos, adjusted to a specific pH, ionic strength, with and without specific DOM, was injected from the bottom of the column to equilibrate the packed sand or soil with the geochemical composition of the asbestos suspension. After flushing 10 pore volumes of the asbestos-free solution, 4 pore volumes of asbestos suspension with and without DOM was injected through the columns, followed by injection of 4 pore volumes of asbestos-free solution to flush fibers from pore water. The effluents were collected at 10 mL

fractions and analyzed for asbestos fibers. Control experiments without asbestos were conducted to measure the background turbidity under the same experimental conditions. The difference in turbidity of samples collected in experiments with and without asbestos fibers was used to quantify the approximate concentration of asbestos fibers in the effluent. This method eliminates the contribution of soil particles and any background asbestos present originally in the soil to effluent turbidity values and helps estimate the percentage of injected asbestos transported through sand or soil columns.

Effluents were analyzed for pH and optical density (Hach DR 2700). The optical density of suspensions at 595 nm was used as a surrogate measure of asbestos concentration in water. At this wavelength, the color of the suspension from any added DOM has a negligible (<0.1 %) effect on the optical density of the suspension. This method assumes that any increase in absorbance during the experiments was due to the presence of asbestos fibers or particles in the effluent. To confirm the presence of asbestos fibers, the effluent samples were concentrated to 10x concentration. Briefly, nearly 10 mL suspension in 15 mL centrifuge tube was centrifuged at 5000 *g* for 10 min, and 9 mL supernatant was discarded, leaving behind settled asbestos with 1 mL of effluent. A drop of concentrated (10x) suspension was dried and analyzed for fiber morphology using a scanning electron microscope with an energy-dispersive X-ray spectroscope (SEM-EDX). The asbestos samples were not coated with gold before SEM analysis. To measure any change in surface charge of chrysotile fibers in the presence of DOM, electrophoretic mobility of asbestos fibers at neutral pH was measured with and without the presence of humic acid, fulvic acid, and natural organic matter (10 mg/L), and corresponding zeta potential was estimated (Pollastri et al., 2014).

3. Results and discussion

3.1. Dissolved organic matter enhanced asbestos mobility in sand and soil columns

Using three types of organic carbon from the same sources, we showed that the presence of DOM increased asbestos mobility in soil columns (Fig. 2) and sand columns (Fig. S1, Supporting Materials). The columns experiments where no DOM was used showed no detectable breakthrough curves in sand columns (Fig. S1) and soil columns (Fig. S2). When DOM was not used in the suspension, the effluent turbidity in columns without and with asbestos was similar, indicating limited to no asbestos mobility without DOM. In contrast, when DOM was used, effluent turbidity in columns with asbestos was signficantly higher than effluent turbidity without DOM, indicating transport of asbestos through soil columns was enhanced in the presence of DOM. Subtracting the area below the breakthrough curves in control columns (without asbestos) from the area below the columns with asbestos, we estimated the recovery or net amount of asbestos transported through columns in the presence of each type of DOM. The fraction transported in the presence of FA, HA, and NOM are 10.4 % ± 0.2 %, 4.4 % ± 0.8 %, and 0.4 % ± 0.8 %, respectively. The result indicates that NOM has the least effect on asbestos mobility compared with humic or fulvic acids.

SEM image of asbestos fibers size in the effluent showed that some fibers with a size of nearly 10 μm were transported through columns (Fig. 3), indicating pore size in sand columns were large enough to permit passage of large asbestos fibers, especially along with the fiber c- or z-axis. Smaller fibers were appeared lighter compared to large and thicker fibers (dark) due to excess charging under the electron beam during SEM image aquisition. It should be noted that effluent samples were concentrated by a factor of 10 by centrifugation before evaporating a drop of concentrated asbestos suspension on SEM grids. Thus, fibers were aggregated on the SEM grid. Therefore, the result should not be used to quantify aggregation state and any change in the size distribution of fiber during transport through sand or soil columns.

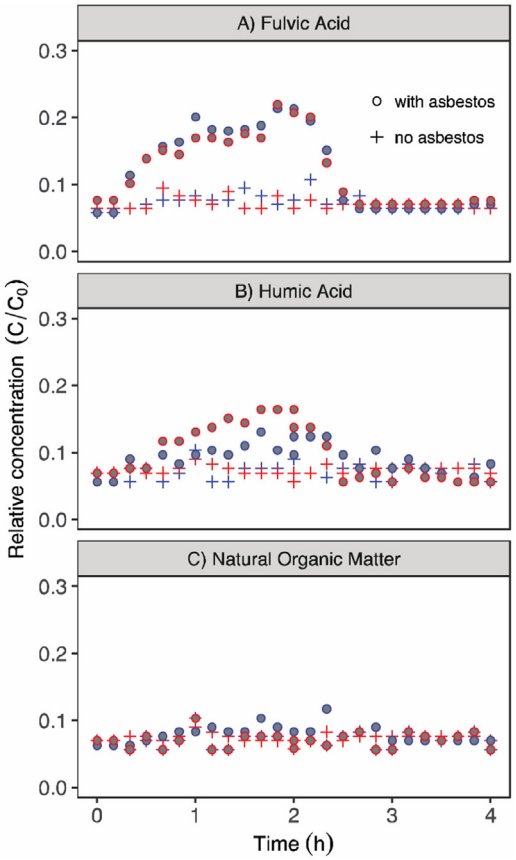


Fig. 2. Transport of asbestos fibers through duplicate soil columns, in the presence of 10 mg/L of (a) fulvic acid (FA), (b) humic acid (HA) or (c) natural organic matter (NOM). The ionic strength (I) was adjusted to 10 mM and the pH was adjusted to 7. Duplicate experiments were conducted for each condition: with or without asbestos in the influent. The data for control columns where no DOM was used is provided in Figure S2.

We attributed DOM-facilitated transport of asbestos fibers to alteration in aggregation or dispersion of asbestos fibers in pore water by DOM, which could have made the fibers move through soil pores with limited interaction with soil grains. We observed a lack of settling of fibers in fulvic acid solution in 24 h and formation of stratified layers in the absence of DOM tested in this study, indicating that the addition of DOM increase the stability of the fiber suspension (Supporting Material).

DOM can also alter the surface charge of chrysotile fibers and change their interaction with the soil. Zeta potential measurement indicates that the zeta potential of chrysotile was reversed from net positive (2.34 ± 0.57 mV) to negative (-44.45 ± 13.21 mV) in the presence of all DOM at a concentration of 10 mg/L at pH 7. Thus, electrostatic repulsion between DOM-coated chrysotile and soil could partially explain an increase the fiber mobility in the presence of DOM. We attributed the increase in transport of asbestos fibers to a decrease in interaction of asbestos fibers with soil and an increase in stability of asbestos suspension in the presence of DOM, similar to transport of other positively charged minerals such as hematite, goethite, and magnetite (Philippe and Schaumann, 2014). However, surface charge reversal alone may not explain the observed increase in asbestos mobility in sand or soil, partly because an increase in pH from 3–12 did not have any effect on asbestos mobility in sand columns (Fig. S3). An increase in pH beyond the point of zero charges of chrysotile is expected to reverse the surface charge of chrysotile from net positive to net negative and increase their transport through the sand. However, we did not observe an increase in transport of asbestos fibers at pH 12, suggesting that pH does not affect asbestos mobility. Exposure to phosphate, which can also reverse surface charge, and soil leachate,

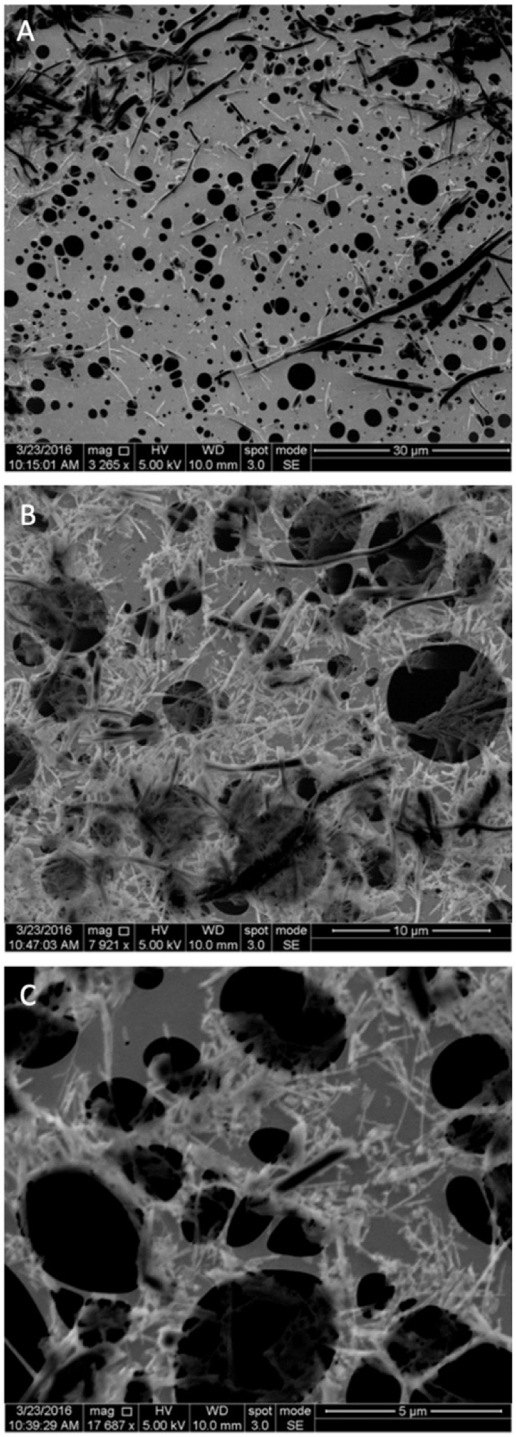


Fig. 3. SEM picture of chrysotile fibers in influent (A) and effluents of sand (B) and soil columns (C). Note the scale of the bar is different in each figure.

which may contain some organic carbon, did not alter asbestos mobility through sand columns. Thus, we assume that DOM can affect asbestos fiber behavior such as aggregation in the suspension and its interaction with soil or sand surface, both of which can affect asbestos mobility.

3.2. Dissolved organic matter quality is critical for asbestos fiber mobility

The breakthrough concentration of asbestos fibers decreased in the following order: fulvic acid > humic acid > natural organic matter (Fig. 2). Integrating the area underneath the breakthrough curve and subtracting the area of control experiments (no asbestos), we estimated that on average 10.4 %, 4.4 %, and 0.4 % of applied asbestos fibers were transported in the presence of fulvic acid, humic acid, and natural organic matter, respectively. These results confirmed that DOM quality is critical in determining the extent to which they can increase asbestos mobility in soil. It should be noted that the pH of suspension (7.0 ± 0 0.2) was buffered using 1 mM or 209 mg L^{-1} MOPS, which is also another type of DOM. Yet, effluent turbidity did not increase, indicating MOPS did not affect the mobility of asbestos fibers. A lack of fiber mobility in the presence of 209 mg L^{-1} MOPS buffer further confirmed that DOM quality is critical for fiber mobility. However, the characteristic property of DOM or specific quality that may make it effective for asbestos mobility is not clear. Our study shows that negative charge density may be one attribute of DOM that could affect asbestos transport. Fulvic acid, humic acid, and natural organic carbon contain carboxyl or other negatively charged functional groups, which can bind with positively charged surfaces via adsorption or complexation. Based on the properties of these well-characterized organic carbons, fulvic acid has higher negative charge density than humic acid, and humic acid has higher negative charge density than natural organic carbon (Green et al., 2015). Mechanism of DOM adsorption on inorganic colloids highly depends on the characteristics of colloids and DOM characteristics such as molecular structure, charge, hydrophobicity, molecular weight, and conformation (Philippe and Schaumann, 2014). Thus, future studies should examine the relative importance of the specific DOM qualities on asbestos mobility.

3.3. Environmental implications

These results may have profound consequences on the asbestos mobility in soils and groundwater, which in turn could increase asbestos exposure to millions of people living near asbestos-contaminated sites. For instance, if the DOM released from compost and biosolids from the capped soil layer increases the release of asbestos fibers from the contaminated soil, it could increase the fiber transport to surface water via shallow groundwater. Thus, this alternative asbestos exposure route via groundwater should not be ignored, and organic amendment types should be selected based on their potential impact on asbestos mobility. Caution should be practiced in extrapolating the results of this bench-scale study to field sites because of the difference in the scale of transport at the field site (Leij et al., 2016), the grain size distribution of soil and asbestos, types of asbestos minerals, and DOM concentration and quality (Lyon et al., 2011).

4. Conclusions

Our results disproved the prevailing assumption that asbestos fibers are immobile in soils and could not move in groundwater in all conditions. We showed that exposure to certain types of DOM at the contaminated sites can increase asbestos mobility. The extent to which DOM increases asbestos mobility depended on the DOM quality: fulvic acid > humic acid > natural organic matter. We surmised that a combination of increased stability of asbestos fiber suspension and decreased interaction between the fiber and soil or sand grain in the presence of DOM could increase the mobility of asbestos fibers through soils.

Declaration of Competing Interest

The authors declare that they have no known competing financial interests or personal relationships that could have appeared to influence the work reported in this paper.

Acknowledgments

We thank Jamie Ford (Singh Center for Nanotechnology, University of Pennsylvania) for assistance in the acquisition of SEM images of asbestos

fibers. The illustrations in Fig. 1 and TOC art were made using Integration & Application Network (Ian), University of Maryland Center for Environmental Science. This study was supported by the University of Pennsylvania's SRP Center Grant (P42 ES027320), "Asbestos fate, exposure, remediation, and adverse health effects" from the National Institute of Environmental Health Science (NIEHS).

Appendix A. Supplementary data

Supplementary material related to this article can be found, in the online version, at doi:https://doi.org/10.1016/j.hazl.2021.100015.

References

Benson, R.F., 1982. Method for Leaching Magnesium from Magnesium Hydroxide-containing Composition. Carey Canada Inc.
Bergendahl, J., Grasso, D., 1999. Prediction of colloid detachment in a model porous media: thermodynamics. AIChE J. 45 (3), 475–484.
Bradford, S.A., Yates, S.R., Bettahar, M., Simunek, J., 2002. Physical factors affecting the transport and fate of colloids in saturated porous media. Water Resour. Res. 38 (12) .
Bradford, S.A., Simunek, J., Bettahar, M., van Genuchten, M.T., Yates, S.R., 2006. Significance of straining in colloid deposition: evidence and implications. Water Resour. Res. 42 (12) .
Buck, B.J., Goossens, D., Metcalf, R.V., McLaurin, B., Ren, M., Freudenberger, F., 2013. Naturally occurring asbestos: potential for human exposure, Southern Nevada, USA. Soil Sci. Soc. Am. J. 77 (6), 2192–2204.
Buzio, S., Pesando, G., Zuppi, G.M., 2000. Hydrogeological study on the presence of asbestos fibres in water of northern Italy. Water Res. 34 (6), 1817–1822.
Elimelech, M., 1994. Effect of particle-size on the kinetics of particle deposition under attractive double-layer interactions. J. Colloid Interface Sci. 164 (1), 190–199.
Emmanouil, K., Kalliopi, A., Dimitrios, K., Evangelos, G., 2009. Asbestos pollution in an inactive mine: determination of asbestos fibers in the deposit tailings and water. J. Hazard. Mater. 167 (1–3), 1080–1088.
Fortunato, L., Rushton, L., 2015. Stomach cancer and occupational exposure to asbestos: a meta-analysis of occupational cohort studies. Br. J. Cancer 112 (11), 1805–1815.
Fuller, W.H., 1977. Movement of Selected Metals, Asbestos, and Cyanide in Soil: Applications to Waste Disposal Problems. Municipal Environmental Research Laboratory, Office of Research and Development, US Environmental Protection Agency.
Furuya, S., Chimed-Ochir, O., Takahashi, K., David, A., Takala, J., 2018. Global asbestos disaster. Int. J. Environ. Res. Public Health 15 (5), 1000. https://doi.org/10.3390/ijerph15051000.
Gonneau, C., Miller, K., Mohanty, S.K., Xu, R., Hwang, W.-T., Willenbring, J.K., Casper, B. B., 2017. Framework for assessment and phytoremediation of asbestos-contaminated sites. Environ. Sci. Pollut. Res. - Int. 24 (33), 25912–25922.
Green, N.W., McInnis, D., Hertkorn, N., Maurice, P.A., Perdue, E.M., 2015. Suwannee river natural organic matter: isolation of the 2R101N reference sample by reverse osmosis. Environ. Eng. Sci. 32 (1), 38–44.
Hofmann, A., Liang, L., 2007. Mobilization of colloidal ferrihydrite particles in porous media - an inner-sphere complexation approach. Geochim. Cosmochim. Acta 71 (24), 5847–5861.
Leij, F.J., Bradford, S.A., Sciortino, A., 2016. Analytic solutions for colloid transport with time- and depth-dependent retention in porous media. J. Contam. Hydrol. 195, 40–51.
Li, J., Dong, Q., Yu, K., Liu, L., 2014. Asbestos and asbestos waste management in the Asian-Pacific region: trends, challenges and solutions. J. Clean. Prod. 81, 218–226.
Lyon, S.W., Grabs, T., Laudon, H., Bishop, K.H., Seibert, J., 2011. Variability of groundwater levels and total organic carbon in the riparian zone of a boreal catchment. J. Geophys. Res. Biogeosci. 116 (G1) .
Mohanty, S.K., Gonneau, C., Salamatipour, A., Pietrofesa, R.A., Casper, B., Christofidou-Solomidou, M., Willenbring, J.K., 2018. Siderophore-mediated iron removal from chrysotile: Implications for asbestos toxicity reduction and bioremediation. J. Hazard. Mater. 341, 290–296.
Morales, V.L., Zhang, W., Gao, B., Lion, L.W., Bisogni Jr., J.J., McDonough, B.A., Steenhuis, T.S., 2011. Impact of dissolved organic matter on colloid transport in the vadose zone: deterministic approximation of transport deposition coefficients from polymeric coating characteristics. Water Res. 45 (4), 1691–1701.
Nielsen, L.S., Baelum, J., Rasmussen, J., Dahl, S., Olsen, K.E., Albin, M., Hansen, N.C., Sherson, D., 2014. Occupational asbestos exposure and lung cancer-a systematic review of the literature. Arch. Environ. Occup. Health 69 (4), 191–206.
Pelley, A.J., Tufenkji, N., 2008. Effect of particle size and natural organic matter on the migration of nano- and microscale latex particles in saturated porous media. J. Colloid Interface Sci. 321 (1), 74–83.
Philippe, A., Schaumann, G.E., 2014. Interactions of dissolved organic matter with natural and engineered inorganic colloids: a review. Environ. Sci. Technol. 48 (16), 8946–8962.
Pollastri, S., Gualtieri, A.F., Gualtieri, M.L., Hanuskova, M., Cavallo, A., Gaudino, G., 2014. The zeta potential of mineral fibres. J. Hazard. Mater. 276 (0), 469–479.
Roccaro, P., Vagliasindi, F.G.A., 2018. Indoor release of asbestiform fibers from naturally contaminated water and related health risk. Chemosphere 202, 76–84.
Ryan, J.N., Elimelech, M., 1996. Colloid mobilization and transport in groundwater. Colloids Surf. A-Physicochem. Eng. Asp. 107, 1–56.
Salamatipour, A., Mohanty, S.K., Pietrofesa, R.A., Vann, D.R., Christofidou-Solomidou, M., Willenbring, J.K., 2016. Asbestos fiber preparation methods affect fiber toxicity. Environ. Sci. Technol. Lett. 3 (7), 270–274.
Seymour, M.B., Chen, G.X., Su, C.M., Li, Y.S., 2013. Transport and retention of colloids in porous media: does shape really matter? Environ. Sci. Technol. 47 (15), 8391–8398.
Skinner, H.C.W., Ross, M., Frondel, C., 1988. Asbestos and Other Fibrous Materials: Mineralogy, Crystal Chemistry, and Health Effects. Oxford University Press.
Tufenkji, N., Elimelech, M., 2005. Breakdown of colloid filtration theory: role of the secondary energy minimum and surface charge heterogeneities. Langmuir 21 (3), 841–852.
Turci, F., Favero-Longo, S.E., Gazzano, C., Tomatis, M., Gentile-Garofalo, L., Bergamini, M., 2016. Assessment of asbestos exposure during a simulated agricultural activity in the proximity of the former asbestos mine of Balangero, Italy. J. Hazard. Mater. 308, 321–327.
WHO, 2006. Elimination of Asbestos-related Diseases (No. WHO/SDE/OEH/06.03). World Health Organization.
Wu, L., Ortiz, C.P., Jerolmack, D.J., 2017. Aggregation of elongated colloids in water. Langmuir 33 (2), 622–629.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette sonne (sonnepost5@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr Egholmforbindelsen - Drikkevand
Sendt: 11-01-2024 21:50

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Drikkevands direktivet bør overholdes og alene af den grund bør man finde andre trafikale løsninger. At lave en lineføring så nær på det dyrebareste vi har i dette land ! Vores drikkevand !, det er hovedløst. Som borger må jeg påberåbe mig retten til at man fortsat beskytter vor drikkevands årer mod forurening. Uanset ! Landskabet og jordbunden omkring Aalborg er desværre ikke så lerholdig, vores undergrund består af et ganske tyndt lag jord og meget kridt - dvs at det naturlige filter for regnvand bliver ikke filtreret til grundvandet og det vil bl.a. derfor være ekstra sårbart i forhold til en ulykke eller store vandmængder der siver ned fra et vejanlæg, hvilket vi har mange eksempler på for ganske nylig med gigantiske regnskyl. Vi kender ikke vejrforholdene i fremtiden, men meget tyder på at voldsom nedbør bliver oftere end tidligere. Jeg mener derfor ikke at det er utilstedelig at etablere en motorvej lige klods op ad vores drikkevands årer. Mvh Mette Sonne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Potentiel trussel mod grundvand
Sendt: 11-01-2024 20:18

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

1.
Den valgte trace udsætter Aalborgs forsyning af rent drikkevand for en potentiel forureningsrisiko

Den udpegede trace til en vestlig motorvej omkring Aalborg går gennem to væsentlige kildeområder for Aalborgs forsyning med drikkevand, områderne ved Drastrup og Hvorup.



Motorvejstraceen i forhold til kildepladserne ved Drastrup og Hvorup

På nuværende tidspunkt leverer boringerne ved Drastrup 18,8% og boringen ved Hvorup 8,8% af Aalborgs samlede forsyning af drikkevand. I Helhedsplan for nuværende og fremtidig anvendelse af Drastrup-området anføres ” Drastrup kildeplads skal kunne levere 1/3 af Aalborg Kommunes vandforsynings samlede vandforbrug. En del af Aalborg kommunes boringer ligger i byområder og det må forventes at disse boringer i fremtiden må lukke på grund af forurening. Dermed øges presset på boringerne udenfor byområdet. [Aalborg Kommune 2000]. Det er derfor stærkt betænkeligt at

den foreslåede motorvej føres gennem disse områder.

I vejdirektoratets udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm er der foreslået en række afværgeforanstaltninger for at imødegå en forurening af grundvandet, men disse tiltag er behæftet med flere risikomomenter.

I anlægsfasen, før disse foranstaltninger er etableret, er det nødvendigt af sænke grundvandsspejlet, hvilket giver risiko for en indsivning af forurenende stoffer til grundvandsmagasinerne.[Miljøkonsekvensvurderingen for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm]

I driftsfasen er der risiko for forurening med olie og kemiske stoffer som følge af utilsigtede udslip fra trafikken på de nye vejanlæg. Hertil kommer forureningen med klorider som følge af den glatførebekæmpelse, der med sikkerhed vil blive udført på vejstrækningen. Tidligere undersøgelser [Kristiansen m. fl. 2003; Roseth og Jacob 2010] viser at op til 50% tab til grundvandet af klorider, selv om området er kloakeret. Undersøgelser viser endvidere at kloriderne spredes som aerosoler op til 100 m fra vejen [Blomqvist m. fl. 2001].

Udover den direkte risiko for et forhøjet indhold af klorider i grundvandet, giver en saltbelastning af området desuden en forøget risiko for udvaskning af tungmetaller kan nå grundvandsmagasinerne, specielt hvis disse er dårligt beskyttede, som tilfældet er i Drastrup [Nordstrom 2005; Linde 2007].

Det vil derfor være uforsvarligt at vedtage en motorvej, der giver risiko for forurening to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer.

Se endvidere: ”Risiko for forurening af grundvandet ved forskellige typer glatførebekæmpelse” Miljøministeriet, 2013

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte Andersen (jyttejacob@icloud.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 18:56

Høringssvar til transportministeren.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde.

En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.
Tilmed er det bekymrende at risikere at den asbest der ligger i jorden på grænsen til det udvalgte område som skal bruges til forbindelsen over fjorden til Egholm frigøres ved et uheld og så kan forurene drikkevandet.

Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Hilsen
Jytte Andersen,
Kastanievej 6,
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Drikkevand til 100.000 borgere i Aalborg og Nørresundby er truet
Sendt: 11-01-2024 18:37

Drikkevand til 100.000 borgere i Aalborg og Nørresundby er truet

Forsyningen af rent drikkevand til 1/3 af Aalborg og Nørresundbys befolkning, ca. 100.000 mennesker, er alvorligt truet af anlæggelse af en motorvej i Egholm linjen. Den grundlæggende årsag til alvoren er, at jordbunden i linjeføringen gennem de boringsnære områder til vandværkerne i Drastrup og Hvorup er særligt sårbare over for forurening. Jordbunden består her af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urenset ned i grundvandet.

For mere end 30 år siden tog det daværende Nordjyllands amt og Aalborg Kommune initiativ til at ændre arealanvendelsen til vandværket i Drastrup. Årsagen var bl.a. fund af kvælstoftal med mere end 120 mg/l i det øvre grundvandsmagasin. Antallet af mave- og tarmkræfttilfælde var på det tidspunkt de højeste i Danmark.

Efter mere end 30 års indsats for at beskytte de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) til boringerne i både Drastrup og Hvorup, er status, at der nu dyrkes rent drikkevand. Terrænet må ikke ændres, der må ikke bygges nyt, og der må ikke udledes miljøfremmede stoffer.

Drikkevandet sendes direkte ud i hanerne uden anden rensning end filtrering og luftning. Det vil en anlægslov for Egholmmotorvejen lave om på. En anlægslov vil ophæve alle tinglyste bestemmelser om forbud mod at ændre terræn, udlede forurenende stoffer og bygge nyt. Allerede i anlægsfasen er det sandsynligt, at de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) trues af anlægsarbejderne for motorvejen og udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen.

Der findes ikke alternative beskyttede områder til de to vandværker ved Drastrup og Hvorup, der ifølge VVM for Egholmlinjen allerede i anlægsfasen, men også af driften er truet af en varig forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære områder til de to vandværker.

Derfor vil det være en katastrofal og gigantisk fejl for Aalborg og Nørresundbys borgere hvis den planlagte motorvej i Egholm linjen gennemføres og 1/3 af borgernes, i dag rene drikkevand, forurenes for bestandig – fuldstændig og aldeles utilgiveligt!

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:10

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at *"Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene."* Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Rent drikkevand forudses at blive en af verdens mangelvarer og der findes til stadighed (nye/hidtil uopdagede) kemikalier i drikkevandsboringer, som dermed resulterer i uforudsete lukninger af boringer. Ved linjeføringen *ved* vi at der er risici, da de er kendte og påviste og fremgår tydeligt af VVM rapporten. Bl.a. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Venlig hilsen
Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen og Transportministerens høring vedr. forslag til anlægslov – Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup
Sendt: 11-01-2024 17:06

Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup
Høringssvaret angår forslag til Anlægslov og Miljøkonsekvensrapportens Kap.13 - geologi og grundvand.
Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen.
Skrevet af:
Gitte Ramhøj. Talsperson for drikkevand. Landskabsarkitekt. Pensioneret projektleder i Drastrup Pilotprojekt, Aalborg Kommune.
og Formand for Borgerbevægelsen advokat Louise Faber.
https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659aa3a3dbec0a2305ccc55b/1704633252490/2024-01-07+H%C3%B8ringssvar+MKV++og+forslag+til+anl%C3%A6gslov+vedr.+drikkevand.pdf

Høringssvaret indleveres på vegne af:
Anna Dorthe Bertelsen,
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Torureningsrisiko for grundvand
Sendt: 11-01-2024 16:06

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm;
Den valgte trace udsætter Aalborgs forsyning af rent drikkevand for en potentiel forureningsrisiko
*Den udpegede trace til en vestlig motorvej omkring Aalborg går gennem to væsentlige kildeområder for Aalborgs forsyning med drikkevand, områderne ved Drastrup og Hvorup.
På nuværende tidspunkt leverer boringerne ved Drastrup 18,8% og boringen ved Hvorup 8,8% af Aalborgs samlede forsyning af drikkevand. I Helhedsplan for nuværende og fremtidig anvendelse af Drastrup-området anføres " Drastrup kildeplads skal kunne levere 1/3 af Aalborg Kommunes vandforsynings samlede vandforbrug. En del af Aalborg kommunes boringer ligger i byområder og det må forventes at disse boringer i fremtiden må lukke på grund af forurening. Dermed øges presset på boringerne udenfor byområdet. [Aalborg Kommune 2000]. Det er derfor stærkt betænkeligt at den foreslåede motorvej føres gennem disse områder.
I vejdirektoratets udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm er der foreslået en række afværgeforanstaltninger for at imødegå en forurening af grundvandet, men disse tiltag er behæftet med flere risikomomenter.
I anlægsfasen, før disse foranstaltninger er etableret, er det nødvendigt af sænke grundvandsspejlet, hvilket giver risiko for en indsivning af forurenende stoffer til grundvandsmagasinerne. [Miljøkonsekvensvurderingen for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm]
I driftsfasen er der risiko for forurening med olie og kemiske stoffer som følge af utilsigtede udslip fra trafikken på de nye vejanlæg. Hertil kommer forureningen med klorider som følge af den glatførebekæmpelse, der med sikkerhed vil blive udført på vejstrækningen. Tidligere undersøgelser [Kristiansen m. fl. 2003; Roseth og Jacob 2010] viser at op til 50% tab til grundvandet af klorider, selv om området er kloakeret. Undersøgelser viser endvidere at kloriderne spredes som aerosoler op til 100 m fra vejen [Blomqvist m. fl. 2001].
Udover den direkte risiko for et forhøjet indhold af klorider i grundvandet, giver en saltbelastning af området desuden en forøget risiko for udvaskning af tungmetaller kan nå grundvandsmagasinerne, specielt hvis disse er dårligt beskyttede, som tilfældet er i Drastrup [Nordstrom 2005; Linde 2007].

Det vil derfor være uforsvarligt at vedtage en motorvej, der giver risiko for forurening to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer.



Motorvejstraceen i forhold til kildepladserne ved Drastrup og Hvorup

Se endvidere: ”Risiko for forurening af grundvandet ved forskellige typer glatførebekæmpelse” Miljøministeriet, 2013

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: Rent drikkevand i Aalborg
Sendt: 11-01-2024 08:34

3, Limfjordsforbindelse - et ekstra rør mod øst

Rent drikkevand fra hanerne i Aalborg!
Drastrup vandværk og Hvorup Lindholm Vandværk har været beskyttede vandværker i 40 år og leverer rent drikkevand til 1/3 af Aalborg.
Levering fra disse boringer er nu truet af en motorvej, der vil lave irreversibel skade på levering af rent drikkevand,
Mvh Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:14

Nej til **Egholmmotorvej** – Vores drikkevand
En stor del af Aalborgs drikkevand er i fare for at blive forurenet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup. Gennem mange år har man i Aalborg arbejdet på at sikre rent drikkevand. Der er strenge restriktioner i de områder, hvor drikkevand befinder sig. Nu mener man så, at drikkevandet ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Man tager ikke højde for, at man risikerer, at olieudslip, benzinrester, og andet, siver ned i grundvandet. Der kan ske ulykker i området, hvor f.eks. at en tankbil forulykker. I de senere år har vi oplevet skybrud, der kan give oversvømmede grøfterne, og som kan forårsage forurening af drikkevandet. Er drikkevandet først forurenet, er det for sent. Og det samme kan ske i driftsfasen. Derfor må den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen tages af bordet.
Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. Selv VVM-rapporten 2021 gør opmærksom på faren.
Med venlig hilsen
Anders Groth Rasmussen
Ny Kastetvej 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Jensen (art58kon@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:45

Mange års arbejde for at skaffe rent drikkevand kan være spildt.

Den muligvis kommende motorvej vest om Aalborg er desværre planlagt uden at tage hensyn til de områder hvor Aalborg Kommune udvinder drikkevand, det drejer sig blandt andet om Drastrup Skov. Det kan få kan meget store konsekvenser for Aalborgs drikkevand at lægge den muligvis kommende motorvej hen over det meget sarte vandindvindingsområde. Aalborg Kommune henter en tredjedel af drikkevandet til kommunens borgere fra grundvandsreservoiret ved Drastrup Skov. Dette reservoir blev påbegyndt for årtier siden og blev dengang støttet af EU med millioner af kroner. Det vil være meget risikabelt at lægge en motorvej over dette unikke grundvandsreservoir, området som i dag er EUbeskyttet. Hvis Egholm motorvejen bygges ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og 30 års arbejde for at skaffe rent drikkevand kan være spildt.

Vil det ikke være tåbeligt at risikere vore drikkevand?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:14
Bilag: Drikkevand AL.pdf;

Til transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema drikkevand.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Grundvand og drikkevand - Motorvej igennem boringsnære beskyttelsesområder
I mere end 30 år har Aalborg Kommune (AK) beskyttet drikkevandet ved de 2 Nøglevandværker i kommunen – ved Drastrup i syd og Hvorup i nord. De forsyner mere end 1/3 af Aalborgs beboere med vand. Disse beskyttelsesområder har haft en enestående beskyttelse, hvor grundejere ikke har måttet ændre terræn, bygge nyt eller udlede miljøfremmede stoffer og det er unikke områder i kommunen.
Jordbunden her har ingen rensende effekt, da den består af grus, sand, opsprækket kalk og kun visse steder et tyndt lerlag.
På nuværende tidspunkt dannes disse steder vand helt uden kvælstof og pesticider, hvilket er strengt nødvendigt, hvis AK i fremtiden skal have rent drikkevand, skal mindske opblanding af vand, skal have rent vand til opblanding ved alle de vandværker, hvor det er nødvendigt og skal undgå/mindske fremtidig rensning af drikkevand.

Egholmmotorvejen vil både ved Drastrup og Hvorup gå igennem det boringsnære beskyttelsesområde for disse nøglevandværker, hvilket udgør en betydelig fare for forurening af beskyttelsesområderne, boringerne og dermed vores drikkevand.
Med anlægsloven ophører beskyttelsen og staten vil gøre, hvad grundejerne ikke har måttet i mange år. Staten vil både ændre terræn, bygge nyt og føre biler og lastbiler med miljøfremmede stoffer gennem området. Det vil både på kort sigt i anlægsfasen og på lang sigt ved kørsel på motorvejen udgøre en stor risiko for at udlede diverse miljøfremmede stoffer i grundvandet.
En mulig forurening af grundvandet vil under anlægsfasen også kunne ske som følge af nødvendig grundvandssænkning, hvor der er en betydelig risiko for, at der kan trækkes salt, asbest, PFAS mm fra fjorden ind i grundvandet.
Senere ved kørsel på motorvejen kan disse miljøfremmede stoffer bl.a komme fra dækslitage, oliespild, salt og tab af miljøfremmede stoffer ved uheld. I VVM 2021 er det allerede slået fast, at en Egholm motorvej risikerer at gøre skade på vores fantastiske unikke rene grundvand og drikkevand. Ophør af grundvandsbeskyttelsen må ikke ske.

VD vil i flg VVM/MKV undgå forurening af grundvand og drikkevand ved at anlægge en membran mod nedsivning fra motorvejen og lave kantopsamlinger langs motorvejen. Da en membran kun kan dække området tættest ved vejen, vil den ikke kunne beskytte mod udstrømning af vand fra vejen ud på beskyttelsesområderne ved voldsom nedbør eller ved uheld på motorvejen, hvis f.ex en tankbil med miljøskadelige stoffer kører af vejen og vælter ud på beskyttelsesområdet. Der vil kunne ske uoprettelig forurening af grundvandet.
Jeg finder det også yderst kritisabelt, at der i MKV ikke er videnskabeligt belæg for membranens holdbarhed. Det er svært at forestille sig, at den ikke ødelægges over tid og dermed ikke kan forhindre katastrofale ødelæggelser af vores drikkevand.

Staten er forpligtet til at sikre en god drikkevandstilstand i Danmark og der er en betydelig risiko for at forurene grundvandet ved at føre en motorvej igennem disse boringsnære drikkevandsbeskyttelses områder. Dette bør ikke kunne ske i en tid, hvor stadig flere boringer i landet lukkes pga forurening med kvælstof og pesticider.
Der er også klar dokumentation for, at det er billigere at forebygge end at skulle rense drikkevandet. Desuden kan der kun renses for kendte stoffer og hver stof kræver sin oprensningsmetode/maskine, hvilket ikke synes realistisk at kunne klare decentralt på vores relativt små vandværker.
Aalborg kommune er heldig på nuværende tidspunkt at have 2 beskyttede områder med unik vand til fremtiden; det skal ikke ødelægges af en motorvej, hvor der findes relevante alternativer.

Jeg henstiller til at anlægsloven for en 3.Limfjordsforbindelse forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Rent vand
Sendt: 10-01-2024 18:49

Afsender

Navn: *Jørgen Klit*

Rolle: *Borger*

Svar

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-92185

Modtagelsesdato: 2024-01-07

Overskrift: konsekvenser foir drikkevand

Argumentation: Hvis der etableres en vestlig forbindelse over Egholm vil det kunne få vidtrækkende konsekvenser for drikkevandet for størstedelen af borgerne i Aalborg kommune. Områderne, som i dag forsyner de fleste indbyggere i kommunen, ligger i Lindholm nord for fjorden og i Drastrup syd for fjorden. Motorvejen påtænkes at ligge meget tæt på disse områder, hvilket er meget kritisabelt. I miljøkonsekvensvurderingen står der, at "begge områder er sårbare for forurening af miljøfremmede stoffer som f.eks. drift eller spild på vejene". Da det er af stor vigtighed at drikkevandet beskyttes for fremtiden, er jeg modstander af placeringen af en motorvej i disse områder.

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Drikkevandet trues
Sendt: 10-01-2024 18:48
Bilag: Drikkevandet trues.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Drikkevandet trues
Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm.
Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en god ide at se filmen ”De skjulte konsekvenser/drikkevand” En film som Borgervægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube. I følge pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj vil det få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder.
Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der overhovedet ingen rensende effekt har, hvorfor området er stærkt beskyttet. Gitte Ramhøj var som projektleder med til at etablere et rent grundvandsreservoir ved Drastrup Skov. Hvor EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner. Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup. Det har taget tredive år at få så rent drikkevand. Det var ikke sket uden EU’s hjælp til skovrejsningen og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider eller bygges nyt. Der er endog visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.
Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet. Og i VVM 21 er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning. Jeg håber virkelig, at man ikke ødelægger drikkevandet i anlægsfasen af Egholm motorvejen.
I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra
motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet. Men vi ved, at Verdens og vores klima ændrer sig. Hvis regnskyl som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen eller endnu voldsommere regnskyl, vil den omtalte membran så kunne holde på skidtet fra motorvejen, eller vil det flyde ud og forurene vores dyrebare drikkevand?
HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det. Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand. Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr. Hvis der ikke er et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.

Drikkevandet trues

Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm.

Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en god ide at se filmen ”De skjulte konsekvenser/drikkevand” En film som Borgervægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube. I følge pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj vil det få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder.

Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der overhovedet ingen rensende effekt har, hvorfor området er stærkt beskyttet. Gitte Ramhøj var som projektleder med til at etablere et rent grundvandsreservoir ved Drastrup Skov. Hvor EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner. Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup. Det har taget tredive år at få så rent drikkevand. Det var ikke sket uden EU’s hjælp til skovrejsningen og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider eller bygges nyt. Der er endog visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.

Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet. Og i VVM 21 er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning. Jeg håber virkelig, at man ikke ødelægger drikkevandet i anlægsfasen af Egholm motorvejen.

I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra

motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet. Men vi ved, at Verdens og vores klima ændrer sig. Hvis regnskyl som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen eller endnu voldsommere regnskyl, vil den omtalte membran så kunne holde på skidtet fra motorvejen, eller vil det flyde ud og forurene vores dyrebare drikkevand?

HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det. Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand. Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr. Hvis der ikke er et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:36

Hvad sker der med drikkevandet, hvis den 3. limfjordsforbindelse skal føres over Egholm? Hvad er konsekvenserne for Drastrup og Lindholm Høje vandværker?

Der er risiko for påvirkning af påvirkning af grundvandsressourcerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup, som beskrevet i MKV 2023. Miljøkonsekvensrapport (MKV) 2023 foreslår det løst ved at de nuværende beskyttelseszoner for disse områder ophæves for at muliggøre opførelsen af motorvejen. Men er det en holdbar løsning? Det ændrer ikke drikkevandets evt. forringede kvalitet, men kun om det er lovligt. Ønsker politikere virkelig det for jeres medmennesker? Dårlige drikkevandskvalitet? Folketinget har en forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet.

En nedgradering af grundvandsbeskyttelsen kan have direkte og alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser for de tusindvis af borgere, som er afhængige af rent drikkevand fra disse kilder.

Det er uansvarligt at foretage sådan et indgreb, og når der er andre muligheder er det også ubegavet. Man kan lave et ekstra tunnelrør, hvilket endda løser flere problemer end denne potentielle miljø- og folkesundhedskatastrofale løsning.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Drikkevandet trues
Sendt: 10-01-2024 12:22
Bilag: Drikkevandet.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm.

Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en god ide at se filmen ”De skjulte konsekvenser/drikkevand” En film som Borgervægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube. I følge pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj vil det få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder.
Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der overhovedet ingen rensende effekt har, hvorfor området er stærkt beskyttet. Gitte Ramhøj var som projektleder med til at etablere et rent grundvandsreservoir ved Drastrup Skov. Hvor EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner. Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup. Det har taget tredive år at få så rent drikkevand. Det var ikke sket uden EU’s hjælp til skovrejsningen og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider eller bygges nyt. Der er endog visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.
Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet. Og i VVM 21 er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning. Jeg håber virkelig, at man ikke ødelægger drikkevandet i anlægsfasen af Egholm motorvejen.
I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet. Men vi ved, at Verdens og vores klima ændrer sig. Hvis regnskyl som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen eller endnu voldsommere regnskyl, vil den omtalte membran så kunne holde på skidtet fra motorvejen, eller vil det flyde ud og forurene vores dyrebare drikkevand?
HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det. Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand. Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr. Hvis der ikke er et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.

Bitt Juul Jensen

Drikkevandet trues

Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm.

Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en god ide at se filmen ”De skjulte konsekvenser/drikkevand” En film som Borgervægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube. I følge pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj vil det få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder.

Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der overhovedet ingen rensende effekt har, hvorfor området er stærkt beskyttet. Gitte Ramhøj var som projektleder med til at etablere et rent grundvandsreservoir ved Drastrup Skov. Hvor EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner. Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup. Det har taget tredive år at få så rent drikkevand. Det var ikke sket uden EU’s hjælp til skovrejsningen og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider eller bygges nyt. Der er endog visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.

Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet. Og i VVM 21 er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning. Jeg håber virkelig, at man ikke ødelægger drikkevandet i anlægsfasen af Egholm motorvejen.

I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra

motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet. Men vi ved, at Verdens og vores klima ændrer sig. Hvis regnskyl som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen eller endnu voldsommere regnskyl, vil den omtalte membran så kunne holde på skidtet fra motorvejen, eller vil det flyde ud og forurene vores dyrebare drikkevand?

HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det. Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand. Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr. Hvis der ikke er et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:29

Egholmmotorvejen… fremtid?
– og rent drikkevand fra Drastrup… fortid?

Egholmmotorvejen er planlagt hen over det særligt sårbare, boringsnære område til vandværket i Drastrup. Vandværket forsyner i dag cirka 1/3 af borgerne og erhvervslivet i Aalborg med rent drikkevand. I dag er grundvandet i det boringsbære område beskyttet, da grundejerne ikke må bygge nyt, ændre terræn eller bruge gødning og pesticider.

Forslaget til anlægsloven for motorvejen ophæver beskyttelsen. Ifølge VVM for motorvejen er der allerede i anlægsfasen en høj risiko for en forurening af grundvandet. Forurenes grundvandet først, er der ingen vej tilbage til det gode udgangspunkt.

Myndighedernes (Aalborg Kommunes) og beboernes mere end 30 års indsats for at beskytte vores grundvand og trusler mod drikkevandet, er nu som det snavsede badevand…smidt i kloakken. Desværre også en uhyrlighed som en Egholmmotorvej vil føre med sig.

Mvh

Ann Porsmose

Guldborghaven 1

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, Anlægslov - Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 20:19
Bilag: Høring, drikkevand.pdf;

Hermed et høringssvar til anlægsloven for en Egholmmotorvej.
Jeg beder op bekræftelse af modtagelse.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 09.01.24

Høringssvar, anlægslov Egholmmotorvej

Fare for ødelæggelse af drikkevandsreservoir.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives på grund af faren for at store drikkevands reservoir kan blive ødelagt ved ulykker på motorvejen. Reservoir, som forsyner 1/3 af Aalborgs borgere

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh
Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmsmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:58

Egholmmotorvejen… fremtid? – og rent drikkevand fra Drastrup… fortid?

Egholmmotorvejen er planlagt hen over det særligt sårbare, boringsnære område til vandværket i Drastrup. Vandværket forsyner i dag cirka 1/3 af borgerne og erhvervslivet i Aalborg med rent drikkevand. I dag er grundvandet i det boringsbære område beskyttet, da grundejerne ikke må bygge nyt, ændre terræn eller bruge gødning og pesticider.

Forslaget til anlægsloven for motorvejen ophæver beskyttelsen. Ifølge VVM for motorvejen er der allerede i anlægsfasen en høj risiko for en forurening af grundvandet. Forurenes grundvandet først, er der ingen vej tilbage til det gode udgangspunkt.

Myndighedernes (Aalborg Kommunes) og beboernes mere end 30 års indsats for at beskytte vores grundvand og trusler mod drikkevandet, er nu som det snavsede badevand…smidt i kloakken. Desværre også en uhyrlighed som en Egholmmotorvej vil føre med sig.

Mvh

Keld Torben Jensen

Guldborghaven 1

9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stephanie Nagy (wintersne15@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 16:00

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Der foreligger et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst.

I Aalborg vil vi – og skal vi - beholde vores rene drikkevand

Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen. Det er her, vi har et af de skrappeste beskyttede grundvandskamre i Danmark. Et, der har været beskyttet ved lov igennem årtier.

Med opførelsen af en motorvej i Egholmlinjen trues vores rene drikkevand. Vejdirektoratet og vejprojekterne indeholdt i trafikforlig Fremad Danmark bringer en stor del af aalborgensernes mulighed for rent drikkevand i fare. Men som FN vedtog i 1999, er rent drikkevand en menneskeret.

Egholmmotorvejen er projekteret til at gå gennem to store vitale grundvandsparker ved Drastrup og Lindholm-Hvorup nøglevandværker. De to drikkevandmagasiner forsyner tilsammen mere end 1/3-del af borgerne i Aalborg med rene drikkevand. Nuværende må beboerne ved grundvandsmagasinerne ikke foretage sig nogen former for aktiviteter, der tilnærmelsesvis kan bringe drikkevandet i fare. Hvis, dog, forligspartierne vedtager anlægslove for projekterne i forliget, vil en lang række af grundvandsmagasiner blive irreversibelt og varigt forurenet, hvilket giver alvorlige udsigter for fremtidens rene drikkevand.

Som sagt, vil den vestlige linjeføring gennemskære disse vigtige drikkevandsmagasiner, hvor der både under anlægsfasen og senere under benyttelse af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true vores forsyning af rent drikkevand. Som det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet: "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene."

Folketinget vil ophæve den lovmæssige beskyttelse af grundvandskamrene og dermed vores rene drikkevand ved en ny lov: anlægsloven for Egholmmotorvejen. Anlægsloven vil/skal ophæve hele beskyttelses lovgivning for netop det område. At acceptere en forurening strider mod det grundlæggende princip om, at i Danmark skal grundvandet kunne drikkes efter blot at være iltet og filtreret. Blandt andet derfor mener jeg, at projekteringen af motorvejen over Egholm skal stoppes omgående.

Jeg vil bede om kvittering for modtagelsen af denne mail.

Med venlig hilsen

Stephanie Nagy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Elly S. Karlsmose (skaarup.karlsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 12:29

Høringssvar Drikkevand

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Elly Skaarup Karlsmose

Klokkevej 10
9230 Svenstrup

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Erik Larsen (larseriklarsen@outlook.dk)
Titel: Indsigelse mod forslag til lov om motorvej over Egholm
Sendt: 08-01-2024 15:24

Til Transportministeriet

Indsigelse mod lovforslag om anlæggelse af motorvej i Egholmlinjen.

Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod anlæggelse af en motorvej vest om Aalborg i den såkaldte Egholmlinje.

Linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup. Dette område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område, som Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte gennem opkøb for at undgå forurening fra dyrkning, brug af sprøjtemidler etc. Det er fuldstændig ansvarsløst at føre en motorvej gennem området. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at: "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Så derfor bør man stoppe al snak om en vestlig forbindelse og genoverveje alternative linjeføringer.

Mvh

Lars Erik Larsen
Skrænten 1
Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Drikkevand - ikke tilstrækkeligt belyst
Sendt: 07-01-2024 18:44
Bilag: BB høringssvar vedr. drikkevand.pdf;

Jeg tilslutter mig Borgerbevægelsens høringssvar vedrørende drikkevand (se vedlagte). Det kan ikke passe, at man har tænkt sig at ødelægge de fineste og reneste drikkevandsreservoirer , for at nogen kan spare nogle få minutter på en motorvej
BBs høringssvar vedlægges som bilag

Med venlig hilsen
Ulla Pedersen
Fredericiagade 26
9000 Aalborg

Aalborg den 6/1-2024
Dette høringssvar vedr. drikkevand og indleveres på vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i egholmlinjen, CVR 33806108. Høringssvaret angår forslag til anlægslov og Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 - geologi og grundvand.

Konklusion vedr. anlægsloven i forhold til drikkevand, jf. lovens § 5 og § 6
Konklusionen vedr. forslag til anlægslov er, at forslaget må forkastet, navnlig på grund af lovens § 5 og § 6. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirek-tivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Derudover ophæver anlægsloven den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti. Folketinget bør forkaste anlægsloven helt idet vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes. Denne og fremtidige anlægslove bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Transportministeriet/Vejdirektoratet bedes dertil gøre Folketinget opmærksom på, at de alternativer, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet, er opfyldt efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Se uddybende om baggrunde for konklusionen nedenfor i afsnit 3.
Bemærkninger vedr. Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13:
Vurderingerne i Miljøkonsekvensrapporten opfylder ikke kravene i vandrammedirektivet (EP/Rdir 2000/60) som implementeret i Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

Til Vejdirektoratet
Indleveret via høringsportalen

Til Transportministeren
Fremsendt pr mail til trm@trm.dk; arp@trm.dk
Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholm-
linjen og Transportministerens høring vedr. forslag til anlægslov
– Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108
Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com
Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Det kan på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten konkluderes, at motorvejsprojektet både ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen gør det umuligt for Folketinget at overholde miljømålene for det nydannede grundvand i to særligt sårbare boringsnære områder (BNBO) til de almene vandværker. Det drejer sig om de boringsnære områder ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Folketinget må ikke give tilladelse til Egholmmotorvejen, når kravene i vandrammedirektivet ikke kan opfyldes. Projektet skal opgives, da det forringer den gode tilstand for grundvandet, der er opfyldt nu.
Når projektet forringer den gode tilstand af miljøet, kan det ikke gennemføres, når der er alternativer, jf. vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7. Der er som anført brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet. Endnu er ingen alternativer undersøgt som foreskrevet efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.
Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre fyldestgørende for påvirkningen af målsatte overflade-

vandområder og grundvandsforekomster i tilstrækkelig grad til, at Folketingets medlemmer, offentligheden, samt Miljøstyrelsen og Aalborg Kommune som berørte myndigheder, kan vurdere, om grundlaget for vurderinger i Miljøkonsekvensrapporten er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – herunder om projektet i det lys er politisk ønskeligt.
Miljøkonsekvensrapporten er ikke fyldestgørende for så vidt angår drikkevand, og opfylder ikke kravene i vejlovens § 17g, stk. 4, eller vandrammedirektivets krav til vurderinger om grundvand. Miljøkonsekvensrapporten opfylder dermed ikke kravene til at kunne danne grundlag for en gyldig vedtagelse af en anlægslov.
Miljøkonsekvensvurderingens kapitel 13 vedr. "Geologi og grundvand" er ufærdigt. Vurderingerne er ufuldstændige og er nærmest vildledende.
Vedr. anlægsfasen udgøres fejlene af ufyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand (se A). Selv hvor rapporten dog konkluderer, at målopfyldelse kan påvirkes negativt på grund af Grundvandssænkning mangler fyldestgørende konklusioner (B), og de nødvendige afklarende undersøgelser udskydes ulovligt til senere (C). MKV-2023 konkluderer endda FORKERT, at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup, fordi rapporten fejlagtigt kun forholder sig til det mellemste drikkevandslag, men ikke det øverste og det nederste der forsyner Aalborgs borgere (D) Derudover omtales det slet ikke, at påvirkningen vil være væsentlig og indebære en negativ påvirkning for det øverste grundvandslag både ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen
(E). Fejlene medfører, at Miljøkonsekvensvurderingen anfører, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse for BNBO i Drastrup. Konklusionen er åbenlyst forkert. Det står klart, at miljøpåvirkningen allerede i anlægsfasen er negativ og kan være til hinder for målopfyldelse, der sikrer rent drikkevand til Aalborgs borgere (F).
Vedr. driftsfasen overholder Miljøkonsekvensrapportens vurderingen på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, eller de krav, der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet, idet afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte og beslutningerne udskudt (G).

Se uddybende om fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 nedenfor i afsnit 2, litra A-F.
1. Fakta om BNBO Drastrup og Lindholm/Hvorup
Motorvejens linjeføring incl. udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen er planlagt gennem de meget sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) til de almene vandværker i Drastrup og Lindholm/Hvorup.
Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads. Dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune. Nøglevandværket skal tage over, når andre vandværker må lukke. Vandværket forsyner ca. 1/3 af borgerne i Aalborg, altså henved ved 100.000 mennesker. Det rene vand udgør også forsyningskilden til en betydelig del af Aalborgs erhvervsvirksomheder.
Jordbunden i grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt) med et overlag af sand eller grus. I BNBO mangler grundvandsressourcerne et beskyttende lerlag. Det, der udledes eller
spildes, siver derfor direkte og urenset ned i grundvandet. Grundvandsmagasinerne er derfor meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, som følge af anlæg og drift af Egholmmotorvejen. (Se tabel 13.4 "Spild og uheld").
I BNBO er det muligt at benytte Miljøbeskyttelseslovens § 24 til at forbyde aktiviteter, der udgør en risiko for forurening af et vandindvindingsanlæg. Inden for BNBO kan risikoen for forurening med miljøfremmede stoffer være øget, som følge af begrænset højere koncentrationer på grund af manglende opblanding, og øget grundvandsdannelse som følge af sænkning af grundvandets tryk-niveau.
Store dele af det grundvandsdannende opland og kildepladszonen i Drastrup har en lav nitratudvaskning (<25 mg/l), hvilket blandt andet afspejler, at der er en række tinglyste dyrkningsdeklarationer i området. Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i mere end 30 år. Inden for BNBO må der i dag ikke ændres terræn, bygges nyt eller udledes miljøfremmede stoffer.
Projektet kan således have konsekvenser for henved 100.000 mennesker, der hver dag drikker helrent grundvand fra BNBO (Drastrup og Lindholm/Hvorup) direkte fra hanerne i egne husholdninger.
Der er desværre ikke mange steder i Danmark, hvor grundvandet stadig er så rent.
2. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i anlægsfasen

A. MKV-2023 indeholder ikke fyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand
Indledningsvist bemærkes, at hverken Miljøkonsekvensrapport 2011 eller Miljøkonsekvensrapport 2021 har indeholdt vurderinger, der opfylder kravene i vandrammedirektivet, jf. Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høringen vedr. udkast til anlægslov 2021/2022. Det er en hovedårsagen
til, at den nuværende supplerende Miljøkonsekvensrapport-2023 er i høring.
Imidlertid må konstateres, at Miljøkonsekvensrapport-2023 ikke formår at rette op på manglerne. Miljøkonsekvensrapporten iagttager forsat ikke de skærpede krav til vurderinger med udgangspunkt i grundvandets miljømål.
I Miljøkonsekvensrapport-2023, side 500, anføres om BNBO i Drastrup: For den terrænnære og den
dybe forekomst er den kemiske tilstand god. Tilsvarende ses side 527 vedr. beskrivelsen af grundvandsforekomsterne i BNBO til vandværkerne i Drastrup og Lindholm Hvorup:
"Grundvandsforekomsterne har god kvantitativ tilstand. For de terrænnære (det nydannede grundvand) og den dybe grundvandsforekomst (dannet før landbrugets industrialisering)) gælder ligeledes, at der en god kemisk tilstand".
Dette er helt korrekt. Grundvandet er i god kemisk tilstand. Dvs. vandrammedirektivets krav om målopfyldelsen er lykkedes i de to BNBO grundet de mangeårige restriktioner.
Vandrammedirektivet forpligter herefter Folketinget til IKKE at forringe grundvandets kemiske tilstand. Det er derfor heller ikke foreneligt med EU-retten, hvis Folketinget giver tilladelse til et motorvejsprojekt, der kan medføre en forringelse af den kemiske gode tilstand. Folketinget må ikke forringe grundvand, hvor der er målopfyldelse i forhold til vandrammedirektivet.
Det er et krav i medfør af vandrammedirektivet, at en Miljøkonsekvensvurdering skal indeholde en vurdering af om et projekt kan påvirke grundvandsforekomsten på en måde, så det forringer grundvandets miljømål.
Borgerbevægelsens indsigelse om fejl i MKV (A): Miljøkonsekvensvurdering-2023 er behæftet med væsentlige mangler, da den ikke indeholder fyldestgørende vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomstens tilstand og deres mulighed for målopfyldelse.
B. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men mangler fyldestgørende konklusioner
Det fremgår af Miljøkonsekvensvurdering-2023 at det rene, nydannede grundvandet allerede i anlægsfasen er truet af ændringer i terræn, der bygges nyt og at der vil ske en forurening med miljøfremmede stoffer.
Anlægget af Egholmmotorvejen er i strid med de forebyggende bestemmelser om beskyttelse af det særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO) ved Drastrup og Lindholm/Hvorup Vandværk.
I henhold til MKV-2023, skal grundvandet sænkes i anlægsfasen i BNBO i en længere periode. Det fremgår af teksten side 526, om Påvirkning, at
"Grundvandssænkningerne medfører en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne.
Grundvandssænkning medfører en mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning.
Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand.
"
Det står således klart, at det ikke kan afvises, at sænkningen af grundvandet allerede i anlægsfasen vil påvirke målopfyldelsen for det rene drikkevand. MKV-2023 har imidlertid ingen vurderinger, der viser hvorledes forringelse undgås på teknisk vis. Teksten følges alene op med en ufærdig konklusion, side 521:
"Omfanget af grundvandssænkningen skal minimeres mest muligt. Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".
Miljøkonsekvensrapporten mangler de detaillerede beskrivelser af, hvor stor omfanget af grundvandssænkningerne må være. Det er ikke tilstrækkeligt fyldestgørende til at opfylde vejlovens § 17g, og blot anføre, at grundvandssænkningen skal "minimeres mest muligt. Det er utilstrækkeligt, idet påvirkningen af grundvandet da henstår i det uvisse.
Miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændig.
C. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men udskyder de nødvendige undersøgelser til senere

Det fremgår af MKV-2023, at
”Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen”.
Det er ikke foreneligt med vejlovens § 17g, jf. kravene i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, at afslutte rapporten uden de nødvendige geotekniske undersøgelser til detailprojekteringsfasen.
De geotekniske undersøgelser skal udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratet skal overholde vejlovens kapitel 2a. Kapitlet medfører, at vejdirektoratet er forpligtet til at afslutte anlægsprojekteringen i den lovforberedende fase, INDEN den lovvedtagende fase igangsættes.
Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til ”detailprojekteringsfasen” ikke længere er lovlig.
Miljøkonsekvensrapporten skal derfor laves færdig.
Udskydelsen af nødvendige undersøgelser til ”detailprojekteringsfasen er uforenelig med VVM-direktivets krav om at en miljøkonsekvensrapport skal være fuldstændig. Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse. Dette skyldes, at det samtidigt i udkast til anlægslovens § 5 og § 6 foreslås, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand skal ophæves for projektområdet og alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved call in.
Det er således reelt Transportministeren, der skal overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet – og dermed forholde sig til projektets detailprojektering og dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere.
D. MKV-2023 konkluderer FORKERT at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup
I følge Miljøkonsekvensrapportens Tabel 13.10 om grundvandssænkning oplyser, om BDNO Drastrup:
”Ny Nibevej: vedr. Grundvandsforekomster: der er manglende målopfyldelse”
På det grundlag konkluderes forkert, at påvirkningen efter en grundvandssænkning kun vil påvirkes ”moderat”:
”Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible lokale ændringer af grundvandskemien. Da magasinerne flere steder er sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til BNBO i Drastrup og Lindholm/Hvorup.
Intensiteten vurderes dog at være lav, og udbredelsen lokal, da grundvandssænkningen primært vil være knyttet til de sekundære magasiner. Sårbarheden vurderes at være medium, da de grundvandskemiske forhold over tid vil vende tilbage til den oprindelige tilstand, efter ophørt grundvandssænkning. Dette kan dog være en længerevarende proces, og varigheden af påvirkningen vurderes at være lang.
Samlet set vurderes konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, at være moderat. S. 532 tabel 13.12”
MKV er vildledende. Konklusionen er forkert. Det er en grov fejl.
Det er ikke korrekt, at der er ”manglende målopfyldelse vedr. BDNO i Drastrup ved Ny Nibevej.
Miljøkonsekvensvurderingens ignorerer det øverste og det nederste helt rene grundvandslag i vurderingen. Vurderingen er kun taget med udgangspunkt i det mellemste lag i grundvandsmagasinet,
altså inden de i Aalborg pålagte og tinglyste restriktioner i forbindelse med omlægningen af landbrug til skov og vedvarende græs uden brug af gødning og sprøjtning.
MKV skal tage udgangspunkt i det øverste nydannede grundvandsmagasin, hvor der er målopfyldelse. Det er dette nydannede grundvandsmagasin, der er fremtidens drikkevand.
Grundvandssænkningen må ikke forringe målopfyldelsen i det nydannede og rene grundvandslag.
Dette vil være i strid med vandrammedirektivet som implementeret i lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.
E. MKV-2023 mangler at konkludere at påvirkningen vil være væsentlig og give negativ påvirkning for det øverste grundvandslag ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen
I Miljøkonsekvensrapport-2023 anføres side 527:
”Grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt), sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag.

Grundvandsmagasinerne er meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild under anlægsarbejdet, hvilket kan have betydning for vandkvaliteten … man skal være særlig opmærksom på spild"
Vurderingen i MKV er, at anlægsfasens påvirkning af det nydannede grundvand er en påvirkning til det værre, men de tekniske løsninger, dette nødvendiggør, afklares ikke fyldestgørende: Hvordan skal "man" være særlig opmærksom på spild? Beskrivelsen i MKV er ukonkret og alt for overordnet til at opfylde kravene i vejlovens § 17g.
F. MKV-2023 konkludere på grund af ovenstående fejl forkert, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse
Den samlede vurdering i MKV vedr. miljøpåvirkning (Sårbarhed, geografisk udbredelse, Intensitet, og varighed), er Tabel 13.12 side 532:
"På baggrund heraf vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset".
Som beskrevet ovenfor er de vurderinger, der ligger til grund for den endelige konklusion behæftet med væsentlige fejl og mangler, herunder retlige. Konklusionen er truffet på et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag, hvor nødvendige undersøgelser udskydes til senere, og hvor vurderingerne fejlagtigt ignorere målopfyldelse i det nederste og øverste drikkevandslag. Det er usagligt og forkert, at konkludere noget om påvirkning på baggrund af det mellemste drikkevandslag. Det bestrides at der er belæg for at konkluderer, at påvirkningen af anlægsfasen kan være "begrænset". Denne vurdering er upræcis, hvortil kommer, at selv en begrænset (altså nogen) påvirkning er uacceptabel ift. til den nuværende beskyttelse.
G. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i driftsfasen
Miljøkonsekvensrapporten anfører vedr. Miljøpåvirkning i driftsfasen, om Spildhændelser og nedsivning af vejvand, side 533 Tabel 13-13:
"Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning.
Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres der ud over med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.
I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse".
Sammenfatning anføres side 537 i Tabel 13-14.
"Miljøpåvirkning Sårbarhed: Høj. Geografisk udbredelse: lokal. Intensitet: Middel. Varighed: Lang.
Påvirkning af grundvandskvalitet: Begrænset."
Og side 537 øverste afsnit:
"Det er forudsat, at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".
Miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at driftens påvirkning af grundvandskvaliteten er upræcis og uden reel vurdering af risiko for miljøpåvirkningerne. Der er ingen oplysninger om hvilke fremtidsscenarier for nedbørsmængder og hyppigheder ved de kommende klimaændringer, der lægges til grund, og som skal danne grundlag for dimensioneringen af kantopsamlinger. Membraner, tætte afvandingssystemer og do regnvandsbassiner kan umuligt være tætte, lige så længe fremtidens generationer har brug for rent drikkevand. Vurderingen indeholder en "afværgeforanstaltning" om "et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter." og "Regnvandsbassiner (..) med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune." Det henstår i det uvisse, hvad der gør afvandingssystemet tæt og hvordan et "dobbelt betonitmembran" skal sikre mod fremtidig negativ påvirkning af drikkevandet. Det hele krydres af en ansvarsfraskrivelse om "at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen". Hvilken lovgivning? Der er netop ingen lovgivning, der gælder, og derfor ingen lovgivning der
håndteres, når både lovgivningen og funktionsadskillelsen, ophæves ved vedtagelse af anlægsloven, jf. dennes § 5 og § 6.
De mangelfulde vurderinger fortsætter sider 529, hvor det under afsluttende bemærkninger, anføres:

”Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget”.
”Overvågning generelt: Grundvandssænkningen, spild mm i anlægsfasen og i driften skal grundvandskvaliteten overvåges, miljøforureninger skal opspores og analyseres. ”
Vurderingen overholder på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, elle de krav der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet. De påtænkte afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte, risikovurderingen og beslutningerne udskudt til et senere ukendt tidspunkt.
Folketinget har ansvaret for kvalitetssikringen af Miljøkonsekvensrapporten. Ovenstående vurderinger er uafsluttede, og ikke endelige. Det er en fejl, at det ikke fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, at forureningen fra motorvejsprojektet gør det klart vanskeligere og muligvis helt vil forhindre,
at miljømålene for rent drikkevand opfyldes. Risikoen for væsentlig og negative påvirkninger stor. De afgørende beslutninger og undersøgelser udskydes til et uafklaret senere tidspunkt, uden at påvirkningerne er afklarede. Det er naturligvis en forudsætning for projektets lovlige gennemførelse,
at risikovurderingen er foretaget i den for projektet gældende miljøkonsekvensvurdering. Vurderingerne skal være foretaget i Miljøkonsekvensrapporten, og kan ikke udskydes til senere, jf. VVM-direktivet. Heller ikke selv om der iværksættes overvågning i forbindelse med anlæg.
Derudover vil der være væsentlige økonomiske udgifter forbundet med anlæggelsen og driften, idet Aalborg Kommune, Forsyningsvirksomhederne i al fremtid vil have ansvar for overvågning, opsporing, analyser og rensning. Udgifter der kun kan afholdes, hvis Vandforbrugerne betaler for det.
3. Bemærkninger til Forslag til anlægslov § 5 og § 6
3.1. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af drikkevand i strid med vandrammedirektivet
Det fremgår af bemærkningerne til anlægslovens § 5 og § 6 i Kapitel 3 - Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange, at
”Eksisterende beskyttelse af det særligt sårbare beskyttede boringsnære område (BNBO) til vandværkerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup ophæves og kan ikke påklages til anden myndighed.”
Under bemærkninger til lovforslaget, Pkt. 19.17 side 93 til side 97, anføres:
Side 10
”Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.
Det nydannede grundvand til de 2 vandværker er terrænnær. Forekomsterne opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand i vandområdeplan 2021-2027. Både de terrænnære forekomster og den dybe forekomst opfylder ligeledes miljømålet om god kemisk tilstand”.
Borgerbevægelsen protesterer på det kraftigste mod ophævelsen af den eksisterende beskyttelse af det nydannede grundvand (det terrænnære grundvand) i de to BNBO grundvandsmagasiner i Drastrup og Lindholm/Hvorup.
Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, både når den læses som skrevet, og når der korrigeres for fejl, at de eksisterende miljømål ikke kan opretholdes for de to vandværker, hverken ved anlæg eller drift af Egholmmotorvejen. Staten er forpligtet til at sikre god miljøtilstand i grundvandet. Hvis den nuværende deklaration, der vil fremtidssikre 1/3 af Aalborgs borgere rent drikkevand ophæves, er der ingen beskyttelse af det terrænnære drikkevand. Som det anføres i bemærkningerne, er
behovet for beskyttelse stort. Deklarationerne skal opretholdes.
Ophævelsen af beskyttelsen forekommer derfor mere vidtgående end blot at ophæve den beskyttende deklaration. Det lader til at Anlægsloven lægger op til at den beskyttelse der følger af den danske vandlovgivning tillige skal ophæves. Dette vil være traktatstridigt, da vandrammedirektivet, herunder navnlig artikel 4, stk. 7 derved tilsidesættes. Et projekt må ikke forringe vandkvaliteten i grundvandsmagasiner, der opfylder miljømålene. Det gør begge BDNO, der påvirkes af anlægsprojektet.
Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten at risikoen for en varig og irreversibel forurening af det terrænnære grundvandsmagasin, allerede vil finde sted i anlægsfasen.
De foreslåede afværgeforanstaltninger er ikke tilstrækkelige og vurderingerne ”moderat” og ”begrænset” er diffuse og ikke begrundet. Miljøkonsekvensrapporten er som anført indledningsvis og iafsnit 2 ikke fyldestgørende, og kan ikke danne grundlag for en gyldig anlægslov. Det står klart, at anlægsarbejderne vil forringe den nuværende miljøtilstand af grundvandsforekomsterne i det ter-

rænnære grundvand i området (BNBO), og vil forhindre en senere målopfyldelse. Det vil være i strid med vandrammedirektivet at tillade anlægsarbejderne, der forringer det opnåede gode miljø og forhindre fremtidig målopfyldelse.
Anlægslovens bemærkninger knytter sig til Miljøkonsekvensrapport-2023's fejlbehæftede vurderinger, vedr. afværgeforanstaltninger i driftsfasen, herunder at påvirkningen kun er "begrænset", trods "varig og irreversibel". Anlægslovens bemærkninger er utilstrækkelige og forkerte af samme grunde som anført ovenfor i afsnit 2, under litra G.
3.2. Anlægsloven udskyder beslutninger til detailprojekteringsfasen i strid med VVM-direktivet

Som anført ovenfor under 2C fremgår det af Miljøkonsekvensrapporten, at en række undersøgelser vedr. grundvand og afgørende beslutninger udskydes til et uafklaret senere tidspunkt i "detailprojekteringsfasen".
De geotekniske undersøgelser og de afgørende beslutninger skal efter vejlovens kapitel 2a, jf. VVM-direktivet, udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal korrigeres.
Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse, når Miljøkonsekvensrapporten sammenholdes med udkast til anlægslovens § 5 og § 6. I udkast til anlægslov foreslås i § 5 og § 6, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand, skal ophæves for projektområdet, og at alle afgørelser skal kunne træffes afTransportministeren, blandt andet ved en uafgrænset beføjelse til 'call in' i § 6.
3.3. Anlægsloven ophæver væsentlig retssikkerhedsgaranti i statsadministrationens funktionsadskillelse
Anlægsloven vil – hvis den vedtages i sin nuværende form – reelt give Transportministeren, ret til at overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet.
Det medfører også, at det kan blive Transportministeren, der skal træffe alle beslutninger vedr. projektets detailprojektering og vurdere dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse
om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere. Anlægslovens § 5 og § 6 udgør en retssikkerhedsmæssig meget betænkelig løsning. Det udgør et meget bekymrende brud på de demokratiske traditioner om at undgå inhabilitet og magtfordrejning ved funktionsadskillelse i statsadministrationen i forhold til myndighedsafgørelser, når anlægsmyndigheden overtager disse kompetencer.
Anlægsloven giver Transportministeren for mange kasketter. Transportministeren tildeles både det overordnede ansvar for Vejdirektoratet og projektet i medfør af anlægsloven, og tildeles samtidigt beføjelserne til at træffe afgørelser efter al anden lovgivning, hvor hensynene kan være i modstrid med det påtænkte anlægsprojekt. Beslutnings-Enevælde er ikke en acceptabel løsning.
Folketinget frarådes på det kraftigste at acceptere Transportministerens forslag til anlægslov, herunder § 5 og § 6, om at ophæve funktionsadskillelsen i statsadministrationen. Bestemmelserne strider mod alle demokratiske traditioner om, at funktionsadskillelse er nødvendig for at undgå inhabilitet og magtfordrejning. Transportministerens forslag er juridisk uansvarligt og en letsindig løsning.
3.4. Anlægsloven bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser
Lovgivningen vedr. grundvand og drikkevand, varetages normalt af Miljøstyrelsen, der har fagkompetencen. Den fagkompetence er helt klart ikke til stede i Transportministeriet, hvilket Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høring om forrige udkast til anlægslov viste med al tydelighed. Miljøstyrelsen bør bevare sin fagkompetence – det bør de øvrige myndigheder også.
Folketinget gøres opmærksom på, at det er på tide, at Folketinget fører tilsyn med Transportministerens udøvende myndighed i forhold til anlægsprojekter. Folketingets tilsyn er forhindret af, at Folketinget i tidligere projekter, har accepteret anlægslovgivning, svarende til det Transportministeren lægger op til i forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse § 5 og § 6.
Folketinget bedes sikre, at Transportministeren må gennemføre sine anlægsprojekter med respekt for demokratiets adskillelse af kompetencer i forskellige styrelser.
Det fordrer naturligvis bedre samarbejde mellem Transportministeriet og andre ministerier og styrelser, end det Transportministeriet og Vejdirektoratet hidtil har praktiseret. Men så må Transportministeriet tilføres de fornødne kompetencer.
Det er helt uacceptabelt, at Transportministeriet obstruerer processens retssikkerhedsgarantier, senest ved at nægte en berørt myndighed som Miljøstyrelsen den fornødne tid. Som oplyst i Bor-

gerbevægelsens henvendelse den 2/1-2024 til Folketinget, Transportudvalget og Miljø-og Fødevareudvalget (blandt andet omdelt som MOF alm del – bilag 197) kan det konstateres, at Transportministeriet og Vejdirektoratet end ikke vil give miljøstyrelsen, der er en kompetent myndighed i henhold til VVM-direktivet, den nødvendige tid til at kvalificere Miljøkonsekvensrapportens konklusioner og anlægslovens fundament.
Der er således al mulig grund til at Folketinget også er på vagt overfor Transportministerens forsøg,
på at udelukke indsigten fra miljøstyrelsen i hvordan anlægsprojektet realiseres fysisk. Der er behov for, at Miljøstyrelsen bevarer sin ret til at påse om realiseringen af anlægsprojektet er forenelig med anden lovgivning inden for Miljøstyrelsens ressortområde.

4. Afsluttende
Anlægslovens bør ikke vedtages i den nuværende udformning.
Indholdet i anlægslovens § 5 og § 6 er helt uacceptabel i et demokrati, da funktionsadskillelsen i statsadministrationen ophæves, mens Transportministeren tildeles uafgrænsede myndighedsbeføjelser.
Miljøkonsekvensrapporten er derudover ikke fyldestgørende. Den indeholder vurderinger, der viser, at miljømålene for grundvandet i de to BDNO-områder i henholdsvis Drastrup og Lindholm Hvorup påvirkes negativt, navnlig i det øverste nuværende rene drikkevandslag. Miljøkonsekvensrapporten vurderinger er fejlbehæftet og der mangler tillige en række undersøgelser: Der er vurderinger og beslutninger vedr. drikkevand, der i strid med VVM-direktivet, udskydes til senere.

Med venlig hilsen

Gitte Ramhøj og Louise Faber
Talsperson for drikkevand Formand
Landskabsarkitekt Advokat, ph.d.
Pensioneret projektleder i Drastrup Pilotprojekt, Aalborg Kommune
har arbejdet over 30 år med at sikre rent drikkevand fra Drastrup til Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Grimshave Christensen (susannegc@outlook.dk)
Titel: Egholmmotervej
Sendt: 06-01-2024 12:57

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Vi ønsker bekræftelse på modtagelse
Af mailen.
Hans-Jørn Olesen
Susanne Grimshave Christensen
Lunekrogen 16
9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: vibeke bille rasmussen (vibekebille@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvej, drikkevandsproblematikken
Sendt: 04-01-2024 11:13

Beskyttet drikkevand droppes med ny motorvej over Egholm

30 års arbejde med at sikre rent drikkevand fra to vandværker til fremtidens generationer i Aalborg droppes.

I forslaget til anlægslov for motorvejen over Egholm, vil Folketinget ophæve den særlige beskyttelse af de boringsnære områder (BNBO) i Drastrup og Lindholm/Hvorup vandværker.

Det skønnes nødvendigt at ophæve beskyttelsen for at gøre det muligt at bygge motorvejen over Egholm. Også selvom den udgør en risiko for forurening af de to vandindvindingsanlæg i boringsnære beskyttede områder.

- Det strider direkte mod Folketingets forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet,

Den nye miljøkonsekvensrapport (MKV) oplyser, at »grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare, over for forurening af miljøfremmede stoffer fx som følge af drift eller spild på vejene.

Behovene for at beskytte grundvandet netop her, er derfor stort«, hedder det i MKV'en.

Vejdirektoratet har i MKV 2023 alene baseret sin vurdering på det forurenede mellemlag i de beskyttede boringsnære områder (BNBO), hvor miljøkravene ikke er så høje.

Derfor kan det se ud som om, at det bliver et mindre problem at føre en motorvej gennem en grundvandspark, end det reelt er.

De høje miljømål for det rene grundvand i toplaget ignoreres altså i MKV 2023

Vejdirektoratet har ikke forholdt sig til, at motorvejen også vil forurene toplaget, som på grund af de mangeårige restriktioner er rent, og har meget højere miljømål.

Der er heller ikke mange nye tiltag i den nye MKV, der skal sikre drikkevandet, selvom Miljøministeriet også påpegede dette problem overfor Vejdirektoratet sidst, der var høring.

Grundvandet i de sårbare områder kan blive forurenet allerede under byggeriet og under driften, når man ændrer terræn, ved lækkende entreprenørmaskiner, og af vejvand, der indeholder miljøfarlige stoffer, metaller og salte.

Egholmforbindelsen er planlagt til at blive etableret ganske tæt på den store rene lergravs sø mellem Vestbjerg og Hvorup, som kan se frem til blivende forurening fra etableringsarbejdet

og fremtidig trafik.

I MKV'en angives, at grundvandet vil være beskyttet af en membran, men der er intet videnskabeligt belæg for, at den fiberdug vil holde lige så længe, som der er behov for at sikre borgerne rent drikkevand direkte fra hanerne.

Om det overhovedet er muligt at sikre rent drikkevand i fremtiden er tvivlsomt. Ifølge MKV'en vil der ske en "irreversibel og en varig påvirkning af de to grundvandsparker i Drastrup og Lindholm/Hvorup. Det betyder, at grundvandet vil blive forurenet. Det kan aldrig gøres om, og drikkevandet kan ikke reddes igen.

Det er altså en ændring til det værre. Også økonomisk, hvis det fremover bliver nødvendigt at rense vandet efter forurening fra lækkende entreprenørmaskiner og snavset vejvand. Hvis et voksende antal miljøfremmede stoffer i grundvandet skal opspores, analyseres og fjernes, før vandet kan sendes ud i rørene, bliver det dyrt for forbrugerne. Perspektivet kan endda være, at vores børn og børnebørn ender med at skulle drikke renset vand fra flasker og ikke længere drikke rent vand fra hanen.

Mvh Vibeke Bille Rasmussen
borger, der får sit drikkevand fra Lindholm/Hvorup Vandværk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - Drikkevand
Sendt: 03-01-2024 19:40

Hej Anders, Venligst send kvittering for modtaget mail

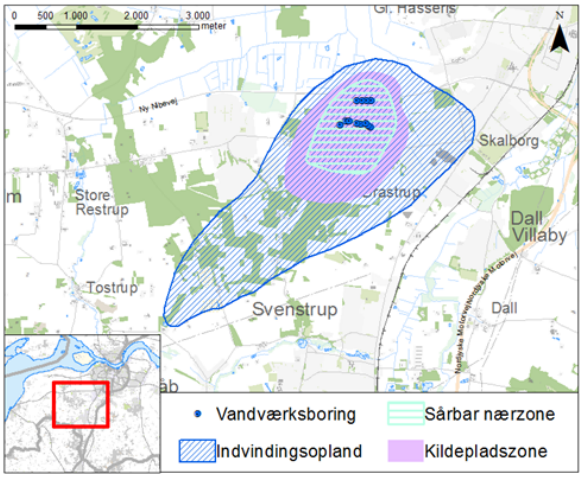
Drikkevand
Syd for Limfjorden
Et af de rekreative områder som ligger meget tæt på motorvejens tracé er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

> *" Drastrup Skov er beliggende mellem Aalborg og Nibe og er et cirka 300 hektar stort skov- og naturområde. Hovedparten er ejet og administreret af Naturstyrelsen.*

> *Tidligere landbrugsarealer blev, som led i en beskyttelse af drikkevandet, ekstensiveret og fremstår i dag som et rekreativt område med skov og afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes.* (Aalborg Kommune, 2023).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsynligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men også i driftsfasen er der stor risiko for forurening af drikkevandet pga. dækstøv, salte, oliespild etc. Worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen.

Nord for Limfjorden
Her gælder der samme betænkeligheder vedr. Lindholm-Hvorup Vandværk, som ligeledes er et nøglevandværk for Aalborg by og som ligeledes ligger meget tæt på den planlagte motorvej. Både ved Drastrup og ved Lindholm-Hvorup vandværk består undergrunden af jord og grus ovenpå kalk og kridt, som ikke har nogen rensende indvirkning på nedsivende vand. Derfor bør det foreliggende forslag ikke vedtages.



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: Bent Lyndgård (BentLyndgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 15:02

Drikkevand.

Hvordan i alverden kan I finde på at planlægge en motorvej hen over indvindingsområdet for drikkevand ved Drastrup – området har været beskyttet i en lang årrække – det er ”helligt” område fordi drikkevand er ved at blive en sparsom ressource.

Med venlig hilsen

Bent Lyndgård
Tlf. 21584967

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - drikkevandsforurening
Sendt: 02-01-2024 17:00

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Drikkevand

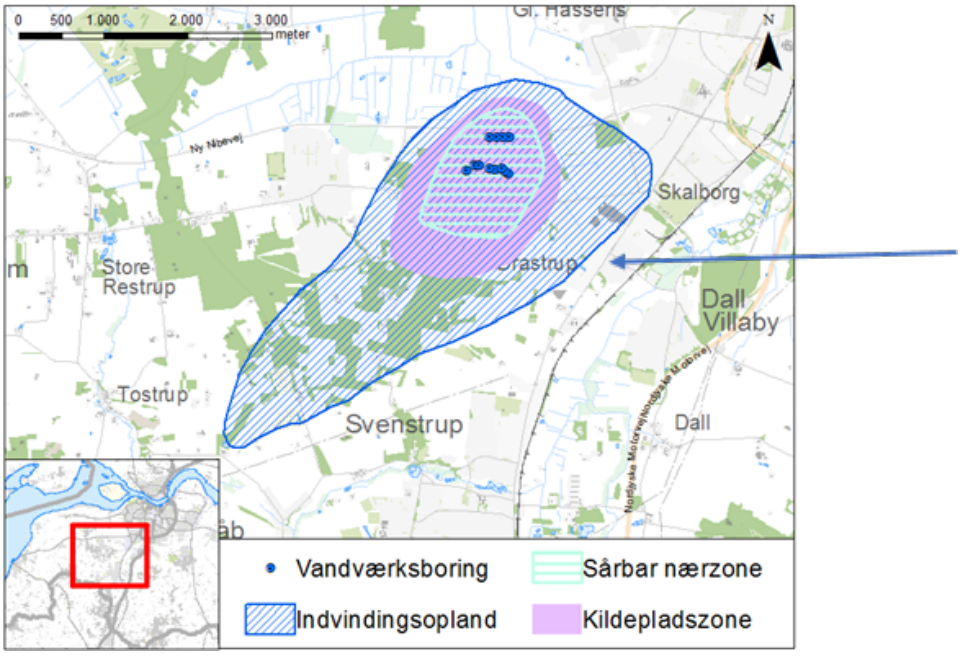
Et af de rekreative områder som ligger meget tæt på motorvejens tracé er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

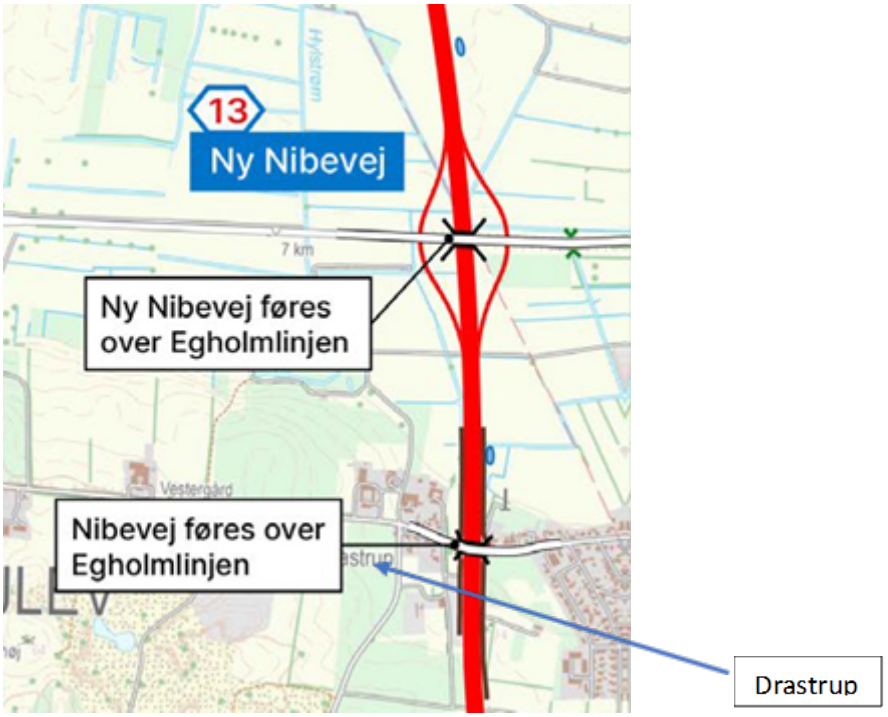
> *" Drastrup Skov er beliggende mellem Aalborg og Nibe og er et cirka 300 hektar stort skov- og naturområde. Hovedparten er ejet og administreret af Naturstyrelsen.*

> *Tidligere landbrugsarealer blev, som led i en beskyttelse af drikkevandet, ekstensiveret og fremstår i dag som et rekreativt område med skov og afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes.* (Aalborg Kommune, 2023).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsyligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen.
Nord for Limfjorden gælder der samme betænkeligheder vedr. Lindholm Vandværk i Hvorup, som ligeledes ligger meget tæt på den planlagte motorvej. Derfor bør det foreliggende forslag ikke vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - drikkevandsforurening
Sendt: 02-01-2024 16:45

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Drikkevand

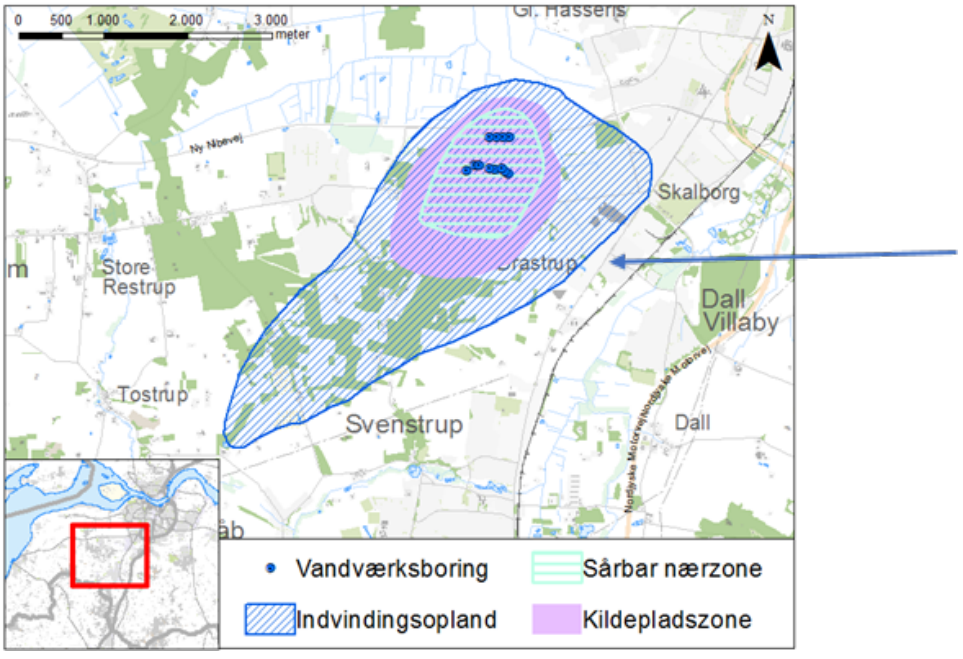
Et af de rekreative områder som ligger meget tæt på motorvejens tracé er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

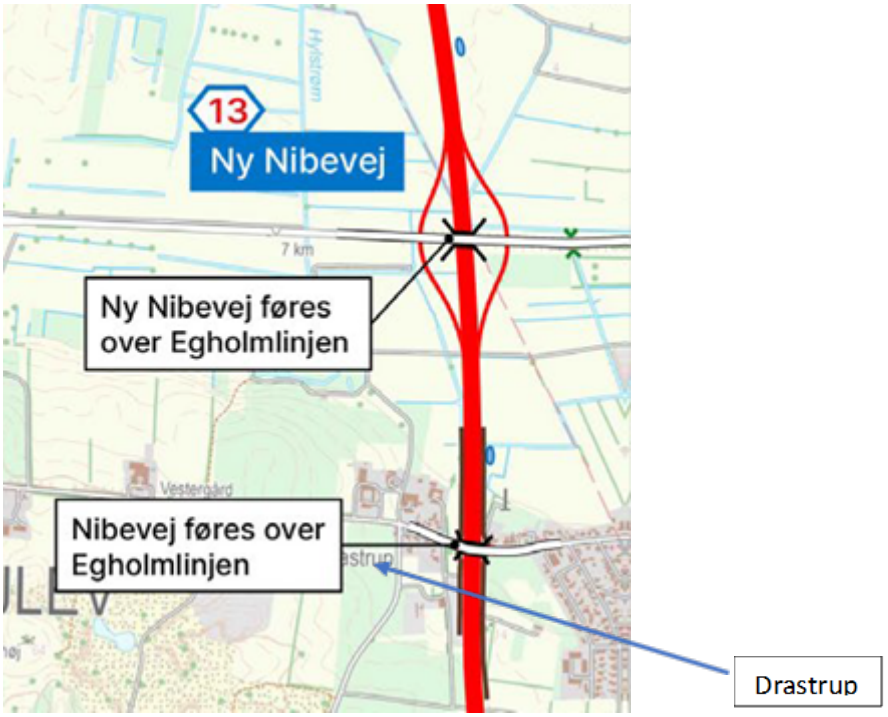
> *" Drastrup Skov er beliggende mellem Aalborg og Nibe og er et cirka 300 hektar stort skov- og naturområde. Hovedparten er ejet og administreret af Naturstyrelsen.*

> *Tidligere landbrugsarealer blev, som led i en beskyttelse af drikkevandet, ekstensiveret og fremstår i dag som et rekreativt område med skov og afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes.* (Aalborg Kommune, 2023).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsyligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen.
Nord for Limfjorden gælder der samme betænkeligheder vedr. Lindholm Vandværk i Hvorup, som ligeledes ligger meget tæt på den planlagte motorvej. Derfor bør det foreliggende forslag ikke vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: potentielle konsekvenser for Drastrup og Lindholm Høje vandværker
Sendt: 02-01-2024 15:39

Kære Transportministeriet,

Jeg har stor bekymring vedrørende de foreslåede planer for den 3. Limfjordsforbindelse, især med hensyn til de potentielle konsekvenser for Drastrup og Lindholm Høje vandværker relateret til de foreslåede ændringer i grundvandsbeskyttelsen i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Baseret på indholdet i den seneste Miljøkonsekvensrapport (MKV) 2023, skal de nuværende beskyttelseszoner for disse områder ophæves for at muliggøre opførelsen af motorvejen.

Dette udgør en betydelig risiko for forurening af de to vandindvindingsanlæg, hvilket direkte modarbejder Folketingets forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet.

Sundhedsmæssige implikationer: En nedgradering af grundvandsbeskyttelsen kan have direkte og alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser for de tusindvis af borgere, som er afhængige af rent drikkevand fra disse kilder.
Det er afgørende, at vi som samfund ikke kompromitterer adgangen til rent drikkevand, som er en grundlæggende menneskeret.

Miljøkonsekvenser: Den foreslåede motorvej vil sandsynligvis resultere i en irreversibel og varig påvirkning af grundvandsressourcerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup, som beskrevet i MKV 2023. Det er afgørende, at vi anerkender og håndterer disse potentielle langsigtede miljøskader.

Alternativer og løsninger: Det er essentielt, at der undersøges og vurderes alternative ruter, som kan minimere eller helt undgå negativ indflydelse på disse kritiske grundvandsområder.
En sådan tilgang ville være i overensstemmelse med bæredygtige og miljømæssige principper, som er afgørende for at sikre en ansvarlig infrastrukturudvikling.

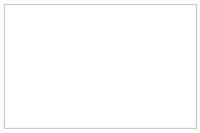
Jeg opfordrer til en omfattende genovervejelse af de foreslåede planer for den 3. Limfjordsforbindelse, med særlig opmærksomhed på beskyttelse af grundvandsressourcerne i Drastrup og Lindholm Høje.

Jeg vedhæfter link til video, der nøje bedriver alvoren af at gennemfører en nedgradering af grundvandsbeskyttelsen i Drastrup og Lindholm Høje https://youtu.be/QONuPu0g6WE

Video er også sendt med USB til Transportministeriet

Venlig hilsen
Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod motorvejsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:22

Drikkevand

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 12:39

Til transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af bekymringerne er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup.

Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har gjort en kæmpe indsats for at beskytte. - Det virker derfor rent ud sagt hovedløst at føre en motorvej gennem området.

Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet, at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Bla. derfor mener jeg, at den påtænkte linjeføring er helt og aldeles uacceptabel og en tikkende bombe under vores ellers rene vandforsyning.

Hele Linjeføringen er total set en ommer! Det østlige alternativ er stensikkert transportministeriet bekendt! Gør det eneste rigtige, lyt til borgerne i Aalborg, som protesterer mod at blive lukket inde mellem en vestlig og østlig motorvej! Og lyt til jeres egen samvittighed!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. Drikkevand
Sendt: 01-01-2024 11:21

Jeg er ikke imod en tredie Limfjordsforbindelse, men jeg er imod den vestlige forbindelse over øen Egholm
Der findes bedre og billigere alternativer, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx iform af et ekstra rør. Denne løsning er både bedre, billigere og mindre forurenende.

Og så er der drikkevandet. Egholm linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. I Aalborg er der i forvejen den største koncentration i Danmark af nitrat, vil man nu til at forurene vores drikkevand yderligere? Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD så der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.
Og netop Drastrup vandværk er en redningsplanke for grundvandet i Aalborg. Når drikkevandet i Aalborg.har for høje forureningstal, lukker man op for boringen i Drasrup og blander det rene vand med det forurenede vand, så vi stadigvæk kan drikke vand fra hanerne. Er det virkelig meningen, at vi skal hente drikkevand på flasker i fremtiden? Egholm linjeføringen for den 3. Limfjordsforbindelse er en total irreversibel løsning for Aalborgs drikkevand, at ødelægge drikkevandsreservoiret i Drastrup kan medføre, at vi borgere ikke får rent drikkevand fra hanen i Aalborg, men må købe drikkevand i flasker! Det kan jeg ikke være vidne til, uden at protestere.
Mvh Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
900 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:37

Drikkevand:

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 22-12-2023 17:00
Bilag: Drikkevand dec 23[599682].docx;

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Ved anlæggelsen af den vestlige motorvej er vores drikkevand i stor fare.
Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup og Lindholm-Hvorup. Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bl.a. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.
Det er ikke nogen hemmelighed, at drikkevandet i Danmark generelt er under pres. Der skrives hyppigere om fund af pesticider og andre skadelige stoffer, som leder til lukning af drikkevandsboringer. Af samme grund er der de seneste årtier brugt millioner af kroner for at sikre vores drikkevand ved Drastrup Enge, et område hvorfra 1/3 af Aalborgs borgere og virksomheder får deres drikkevand, og som i VVM-rapporten betegnes som et OSD-område (Område med Særlige Drikkevandsinteresser). I rapporten skrives der: ”Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttet fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.” Lad os slå fast, at vejdirektoratet trods alt vedkender sig, at vores drikkevand højst sandsynligt vil blive påvirket. Skal der virkelig gambles med vores - og kommende generationers drikkevand, når der findes andre og bedre alternativer til - en i forvejen - dårlig løsning?
Beboerne i Drastrup må ikke dyrke kløver, da det danner for meget kvælstof, have mere end 1½ hest, ikke tisse på deres egen grund, ikke ændre på terræn, bebyggelse og anden arealanvendelse, der kan udgøre en risiko for forurening af grundvandsmagasinerne. Mange af ejendommene i Drastrup får et-årlig kontrol - udsendt af Regionen- som skal sikre, at de ikke bruger sprøjtemidler mm.
Der findes ingen alternativer, og det kan blive meget dyrt for vandforbrugerne, at Aalborg Kommune skal opspore og rense forurenet grundvand fra anlæg og drift fra en motorvej, hvis det overhovedet kan lade sig gøre.

Men der må gerne anlægges en motorvej!!!!

Ved at anlægge en af de østlige forbindelser kan man passe på vores grundvandsboringer og på alle de sårbare områder.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 22-12-2023 16:53
Bilag: Drikkevand dec 23.docx;

Hermed fremsendes indsigelse mod ovennævnte

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg
Annettebagge126@gmail.com

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Ved anlæggelsen af den vestlige motorvej er vores drikkevand i stor fare.
Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup og Lindholm-Hvorup. Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.
Det er ikke nogen hemmelighed, at drikkevandet i Danmark generelt er under pres. Der skrives hyppigere om fund af pesticider og andre skadelige stoffer, som leder til lukning af drikkevandsboringer. Af samme grund er der de seneste årtier brugt millioner af kroner for at sikre vores drikkevand ved Drastrup Enge, et område hvorfra 1/3 af Aalborgs borgere og virksomheder får deres drikkevand, og som i VVM-rapporten betegnes som et OSD-område (Område med Særlige Drikkevandsinteresser). I rapporten skrives der: ”Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttet fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.” Lad os slå fast, at vejdirektoratet trods alt vedkender sig, at vores drikkevand højst sandsynligt vil blive påvirket. Skal der virkelig gambles med vores - og kommende generationers drikkevand, når der findes andre og bedre alternativer til - en i forvejen - dårlig løsning?
Beboerne i Drastrup må ikke dyrke kløver, da det danner for meget kvælstof, have mere end 1½ hest, ikke tisse på deres egen grund, ikke ændre på terræn, bebyggelse og anden arealanvendelse, der kan udgøre en risiko for forurening af grundvandsmagasinerne. Mange af ejendommene i Drastrup får et årlig kontrol - udsendt af Regionen- som skal sikre, at de ikke bruger sprøjtemidler mm.
Der findes ingen alternativer, og det kan blive meget dyrt for vandforbrugerne, at Aalborg Kommune skal opspore og rense forurenet grundvand fra anlæg og drift fra en motorvej, hvis det overhovedet kan lade sig gøre.

Men der må gerne anlægges en motorvej!!!!

Ved at anlægge en af de østlige forbindelser kan man passe på vores grundvandsboringer og på alle de sårbare områder.

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 22-12-2023 16:41
Bilag: Drikkevand dec 23.docx;

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Ved anlæggelsen af den vestlige motorvej er vores drikkevand i stor fare.
Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup og Lindholm-Hvorup. Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.
Det er ikke nogen hemmelighed, at drikkevandet i Danmark generelt er under pres. Der skrives hyppigere om fund af pesticider og andre skadelige stoffer, som leder til lukning af drikkevandsboringer. Af samme grund er der de seneste årtier brugt millioner af kroner for at sikre vores drikkevand ved Drastrup Enge, et område hvorfra 1/3 af Aalborgs borgere og virksomheder får deres drikkevand, og som i VVM-rapporten betegnes som et OSD-område (Område med Særlige Drikkevandsinteresser). I rapporten skrives der: ”Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttet fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.” Lad os slå fast, at vejdirektoratet trods alt vedkender sig, at vores drikkevand højst sandsynligt vil blive påvirket. Skal der virkelig gambles med vores - og kommende generationers drikkevand, når der findes andre og bedre alternativer til - en i forvejen - dårlig løsning?
Beboerne i Drastrup må ikke dyrke kløver, da det danner for meget kvælstof, have mere end 1½ hest, ikke tisse på deres egen grund, ikke ændre på terræn, bebyggelse og anden arealanvendelse, der kan udgøre en risiko for forurening af grundvandsmagasinerne. Mange af ejendommene i Drastrup får et årlig kontrol - udsendt af Regionen- som skal sikre, at de ikke bruger sprøjtemidler mm.
Der findes ingen alternativer, og det kan blive meget dyrt for vandforbrugerne, at Aalborg Kommune skal opspore og rense forurenet grundvand fra anlæg og drift fra en motorvej, hvis det overhovedet kan lade sig gøre.

Men der må gerne anlægges en motorvej!!!!

Ved at anlægge en af de østlige forbindelser kan man passe på vores grundvandsboringer og på alle de sårbare områder.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vibeke Gade (vibekeg@gmail.com)
Titel: 3 Limfjordsforbindelse over Egholm/bekymring for drikkevand
Sendt: 11-12-2023 20:08

Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm. Vejdirektoratet har netop sendt VVM23 i høring og anlægsloven forventes vedtaget i begyndelsen af 2024.
Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en rigtig god ide at se filmen De skjulte konsekvenser/drikkevand, En film som Borgervægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube.
Her fortæller pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj, at det kan få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder. Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der overhovedet ingen rensende effekt har, hvorfor området er stærkt beskyttet.

Gitte Ramhøj var projektleder ved etableringen af Drastrup Skov med det formål at få etableret et rent grundvandsreservoir. Dette er til fulde lykkedes. Blandt andet fordi EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner.
Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup.

Men det har taget tredive år at opnå at få så rent drikkevand. Og det var ikke sket uden EU's hjælp til skovrejsningen. Og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider og bygges nyt. Ja, der er visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.

Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet.
Og i VVM 21 er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning.

Jeg håber virkelig, at man er heldige ikke at ødelægge drikkevandet i anlægfasen af Egholm motorvejen.
I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet.
Men enhver kan vel efterhånden forstå, at Verdens og vores klima ændrer sig.
Hvad hvis sådanne regnskyl, som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen. Eller fremtidige endnu voldsommere regnskyl. Vil den omtalte membran så kunne holde på skidtet fra motorvejen eller vil det suse ud og forurene vores dyrebare drikkevand.
HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det.
Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand.
1.
Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at membranen ikke med årene smuldre og dermed ødelægger vores drikkevand.
Hvad er den omtalte membran for eksempel lavet af? Er det en form for plastikmateriale, der med tiden kan blive til mikroplast?
2. Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr. Dette mener jeg dog kan være svært, da videnskaben endnu ikke forstår, hvor hurtigt og hvor meget klimaet forandre sig.

Der skal være et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand. Hvis der ikke er det, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 10-12-2023 10:54

Drikkevand.

Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm. Vejdirektoratet har netop sendt VVM23 i høring og anlægsloven forventes vedtaget i begyndelsen af 2024.

Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en rigtig god ide at se filmen *De skjulte konsekvenser/drikkevand*, En film som Borgervægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube.
Her fortæller pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj, at det kan få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder. Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der ikke har nogen rensende effekt, hvorfor området er stærkt beskyttet.

Gitte Ramhøj var projektleder ved etableringen af Drastrup Skov med det formål at få etableret et rent grundvandsreservoir. Dette er til fulde lykkedes. Blandt andet fordi EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner.
Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup.

Men det har taget tredive år at opnå at få så rent drikkevand. Det var ikke sket uden EU's hjælp til skovrejsningen og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider og bygges nyt. Ja, der er visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.

Ved etablering af Egholmmotorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet.

Jeg håber virkelig, at man ikke ødelægger drikkevandet i anlægsfasen af Egholm motorvejen.
I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet.
Men enhver kan vel efterhånden forstå, at Verdens og vores klima ændrer sig.
Hvad hvis sådanne regnskyl, som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen. Eller fremtidige endnu voldsommere regnskyl. Vil den omtalte membran så kunne holde på skidtet fra motorvejen, eller vil det suse ud og forurene vores dyrebare drikkevand.
HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det.
Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand.
Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr.

Hvis der ikke er et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.

Der er to andre alternativer til en 3. limfjordsforbindelse nemlig:
Et tredje rør ved tunnelen, så trafikken kan vendes i myldretiden
En citytunnel der kan adskille den lokale trafik fra den gennemgående. Den vil bl.a. afhjælpe køen ved Borgmestersvinget og Kridtsvinget.

Venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mike White (mhwden444@hotmail.com)
Titel: Hørinssvar - EgholmMotorvejen - Januar 2024
Sendt: 12-01-2024 02:35
Bilag: Høringssvar-PolitiskEgholmMotorvejen-11012024.docx;

Til Transportministeren (Thomas Danielsen) og Transportministeriet!

Høringssvar vedrørende forslag til "Anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse":
(Offentlig høring 7/1 2023 til 11/1 2024)

Grov Tilsidesættelse Af Den Sunde Miljø- og SamfundsFornuft
Det er en kendsgerning, at planerne om, at gennemtrumfe EgholmMotorvejen er udtryk for en uhørt arrogant affejning af al sund fornuft, alle rimelige indsigelser og de ellers højt besungne samfundspolitiske ambitioner om at udøve en signifikant indsats for at bringe også Aalborg Kommune ind på et mere sundt, fornuftigt bæredygtigt, grønt, fremtidssikret samt miljø- og klimavenligt spor.

Den seneste, supplerende miljøkonsekvensvurdering ændrer ikke det mindste på den oplagte logiske konsekvens af alle hidtidige udredninger, nemlig at droppe hele det åbenlyst uansvarlige og på alle måder miljø- og klimaskadelige milliard motorvejsprojekt! I stedet bør der naturligvis anlægges en aflastningstunnel eller to ved den eksisterende Limfjordstunnel, hvor det giver allermest begavet logik vurderet ud fra samtlige parametre, hvis præmissen er at facilitere fortsat vækst i biltrafikken på tværs af Limfjorden mellem Aalborg og Nørresundby!

Cyklistforbundet Støtter De Førende Kritikeres Forbehold
Der hersker ikke den ringeste vaklen hos bestyrelsen i Cyklistforbundet Aalborg Afdeling med hensyn til forståelsen for og tilslutningen til de miljø-anfægtelser og samfundsøkonomiske analyser, som bl.a. Borgerbevægelsen (- mod en motorvej i Egholmlinjen), Rådet For Bæredygtig Trafik, NOAH, Enhedslisten m.fl. har gjort gældende i deres respektive høringssvar:

Det planlagte 20 km vejanlæg vest om Aalborg og hen over øen Egholm vil bl.a.

• Ødelægge store bynære naturområder
• Udgøre en stor klimabelastning både ved anlæg og brug
• Støjplage nye store områder, som ikke nu er støjbelastede
• True vigtige grundvandsområder
• Få endnu flere borgere til at anskaffe og benytte bil stik imod alle klima-, ressource og miljøanbefalinger
• Forringe livsbetingelser for mange forskellige dyrearter og planter både på land og i vandet
• Smadre uerstattelige herligheds- og oplevelsesværdier langs hele linjeføringens tracé i mindst 1-2 km afstand på begge sider inkl. diverse tilslutningsanlæg
• Indskrænke i væsentlig grad cyklisters frie bevægelses-muligheder i landskabet ad små veje, markveje og stier mod vest ind/ud af Aalborg

Hensynet Til Den Grønne Omstilling Og Bæredygtigheden Skrottet
Cyklistforbundet Aalborg Afdeling konstaterer, at en Egholm-motorvej har en intern forrentning der er så lav, at ethvert ansvarligt privat foretagende ville løbe skrigende væk og i stedet placere pengene i et ekstra tunnelrør eller to i øst, hvor det giver sund, logisk mening, hvis der absolut skal skabes yderligere kapacitet!

En EgholmMotorvej vil på ingen måde skabe større sammenhængskraft i Aalborg/Nørresundby, men primært tjene som en måske 10 minutter hurtigere rute for borgere i Vendsyssel til shopping-lyksalighederne i City Syd samt give lidt hurtigere adgang til lufthavnen og sommerhusområderne langs nordvestkysten for alle, der kommer fra syd. En sådan motorvej vil sandsynligvis også medføre yderligere affolkning i dele af Vendsyssel og Hanherred, da mange i så fald ikke vil føle det nødvendigt længere at bo nordenfjords med en sådan luksusforbindelse.

Det er decideret fantasiløst at insistere på at gennemtvinge en åbenlyst meget skadelig og

samfundsøkonomisk uhyre urentabel motorvej til sandsynligvis mere end 10 mia. kr, når den står færdig, ikke mindst når et meget billigere og langt mere fornuftigt, bæredygtigt ekstra tunnel-anlæg eller to i øst giver meget mere trængselsløsende og samfundsøkonomisk fornuft!

Reducér I Stedet Biltrafikken
Ret beset burde et Folketingsflertal i virkeligheden tænke på, hvordan man kan reducere biltrafikken, f.eks. 20%, bl.a. ved at give økonomiske incitamenter til alle, der vælger cykel, bus og tog frem for at alle partout skal "nudges" over i privatbiler med 1 person hver til næsten alle dagligture – Motorveje genererer altid en masse unødvendig, klimaskadelig dovenskabs-baseret ekstra bilkørsel!

Faktisk er cykeltrafikken gået 20% tilbage de senere år (2014-2021), markant færre unge cykler, andelen af borgere, der ejer en cykel er faldet fra 77% til 64% (2016-2022) og den kollektive transport har mistet mange passagerer, mens bilparken vokser nærmest ukontrollabelt og der foretages vanvittigt mange unødvendige, dovne, korte ture med bil, hvilket går ud over folkesundheden, miljøet, klimaet og ressourcerne generelt…

Og helt himmelråbende idiotisk presser et politisk flertal på for at stort set hver borger i Danmark skal eje og køre bil (helst flere biler pr. husstand) ved at stille tillokkende infrastruktur til rådighed for mange milliarder kroner samtidig med at man dyrker visioner om grøn omstilling, bæredygtighed og mindre overforbrug af klodens ressourcer – Det er hverken logisk eller synderligt begavet!

Et politisk flertal sikrede med nød og næppe 3 mia. kr. til cykelrelaterede investeringer over 15 år for perioden 2021-2035, mens bilerne begunstiges med over 60 mia. kr. i samme periode til alskens fede motorvejsanlæg, mens der sørges for, at kollektiv transport får takstforhøjelser og serviceforringelser, der sender endnu flere bilister i dagligt omløb, der kan berettige alle de tillokkende motorvejsanlæg.

I år 2000 var der 1,85 mio. privatbiler i Danmark, i 2024 er der tæt på 2,9 mio. privatbiler i Danmark og i 2030 forventes vi at være kommet op på 3,3 mio. privatbiler i Danmark, hvoraf 2/3 vil være fossilt drevne. Alle disse privatbiler skal da selvfølgelig have nogle lækre motorveje at drøne rundt på og det ville da også være besnærende, hvis alle klima-, miljø-. ressource-, trængsels- og sundhedsforhold var i fineste orden i den anledning…Men, nej, desværre holder kabalen ikke i byretten!

Monumental Fejltagelse At Vedtage Egholmmotorvej
Det er ganske enkelt tæt på at være en monumental fejltagelse på samtlige parametre, at presse en urentabel, overflødig klima- og miljøskadelig motorvej igennem, som endda et stort antal borgere (iflg. visse undersøgelser et flertal omkring 60%) i Aalborg/Nørresundby slet ikke ønsker!

Der er brug for mere cykeltrafik, bus- og togbetjening til konkurrencedygtige priser og slet ikke mere biltrafik eller flere lavtforrentende, ufornuftige, klima- og miljøskadelige overflødige motorveje, hvis Danmark skal tage sig selv alvorligt som førende klima- og miljøforkæmpende nation i et større klode-perspektiv!

Aalborg og Nordjylland kan sagtens klare sig rigtig godt og vitalt helt uden en Egholm Motorvej – Et nyt tunnelrør eller to i øst er svaret, hvis der skal skaffes mere robust kapacitets-sikring, men det allerklogeste ansvarlige ville dog være at reducere biltrafikken med blot 20% (gerne mere) gennem målrettede, bredspektrede incitamentsprogrammer til kollektiv befordring og et højklasset cykelparadigme, så behøver vi slet ikke tænke på nye bilforbindelser over fjorden, men i stedet fokusere på en helt ny central cykel/gangbro mellem Aalborg-Nørresundby til små 600 mio. kr.

Med venlig hilsen,

Cyklistforbundet Aalborg Afd.
E-post: mhwden444@hotmail.com

CYKLISTFORBUNDET

PEDALKRAFT — SIDEN 1905



CYKLIST™ FORBUNDET
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



CYKLISTFORBUNDET AALBORG AFD.
Aalborg. 10. Januar 2024

Til Transportministeren (Thomas Danielsen) og Transportministeriet!

Høringssvar vedrørende forslag til "Anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse":

(Offentlig høring 7/1 2023 til 11/1 2024)

Grov Tilsidesættelse Af Den Sunde Miljø- og SamfundsFornuft

Det er en kendsgerning, at planerne om, at gennemtrumfe EgholmMotorvejen er udtryk for en uhørt arrogant affejning af al sund fornuft, alle rimelige indsigelser og de ellers højt besungne samfundspolitiske ambitioner om at udøve en signifikant indsats for at bringe også Aalborg Kommune ind på et mere sundt, fornuftigt bæredygtigt, grønt, fremtidssikret samt miljø- og klimavenligt spor.

Den seneste, supplerende miljøkonsekvensvurdering ændrer ikke det mindste på den oplagte logiske konsekvens af alle hidtidige udredninger, nemlig at droppe hele det åbenlyst uansvarlige og på alle måder miljø- og klimaskadelige milliard motorvejsprojekt! I stedet bør der naturligvis anlægges en aflastningstunnel eller to ved den eksisterende Limfjordstunnel, hvor det giver allermest begavet logik vurderet ud fra samtlige parametre, hvis præmissen er at facilitere fortsat vækst i biltrafikken på tværs af Limfjorden mellem Aalborg og Nørresundby!

Cyklistforbundet Støtter De Førende Kritikeres Forbehold

Der hersker ikke den ringeste vaklen hos bestyrelsen i Cyklistforbundet Aalborg Afdeling med hensyn til forståelsen for og tilslutningen til de miljø-anfægtelser og samfundsøkonomiske analyser, som bl.a. Borgerbevægelsen (- mod en motorvej i Egholmlinjen), Rådet For Bæredygtig Trafik, NOAH, Enhedslisten m.fl. har gjort gældende i deres respektive høringssvar:

Det planlagte 20 km vejanlæg vest om Aalborg og hen over øen Egholm vil bl.a.

• Ødelægge store bynære naturområder

• Udgøre en stor klimabelastning både ved anlæg og brug

• Støjplage nye store områder, som ikke nu er støjbelastede

• True vigtige grundvandsområder

• Få endnu flere borgere til at anskaffe og benytte bil stik imod alle klima-, ressource og miljøanbefalinger

• Forringe livsbetingelser for mange forskellige dyrearter og planter både på land og i vandet

• Smadre uerstattelige herligheds- og oplevelsesværdier langs hele linjeføringens tracé i mindst 1-2 km afstand på begge sider inkl. diverse tilslutningsanlæg



• Indskrænke i væsentlig grad cyklisters frie bevægelses-muligheder i landskabet ad små veje, markveje og stier mod vest ind/ud af Aalborg

Hensynet Til Den Grønne Omstilling Og Bæredygtigheden Skrottet

Cyklistforbundet Aalborg Afdeling konstaterer, at en Egholm-motorvej har en intern forrentning der er så lav, at ethvert ansvarligt privat foretagende ville løbe skrigende væk og i stedet placere pengene i et ekstra tunnelrør eller to i øst, hvor det giver sund, logisk mening, hvis der absolut skal skabes yderligere kapacitet!

En EgholmMotorvej vil på ingen måde skabe større sammenhængskraft i Aalborg/Nørresundby, men primært tjene som en måske 10 minutter hurtigere rute for borgere i Vendsyssel til shopping-lyksalighederne i City Syd samt give lidt hurtigere adgang til lufthavnen og sommerhusområderne langs nordvestkysten for alle, der kommer fra syd. En sådan motorvej vil sandsynligvis også medføre yderligere affolkning i dele af Vendsyssel og Hanherred, da mange i så fald ikke vil føle det nødvendigt længere at bo nordenfjords med en sådan luksusforbindelse.

Det er decideret fantasiløst at insistere på at gennemtvinge en åbenlyst meget skadelig og samfundsøkonomisk uhyre urentabel motorvej til sandsynligvis mere end 10 mia. kr, når den står færdig, ikke mindst når et meget billigere og langt mere fornuftigt, bæredygtigt ekstra tunnel-anlæg eller to i øst giver meget mere trængselsløsende og samfundsøkonomisk fornuft!

Reducér I Stedet Biltrafikken

Ret beset burde et Folketingsflertal i virkeligheden tænke på, hvordan man kan reducere biltrafikken, f.eks. 20%, bl.a. ved at give økonomiske incitamenter til alle, der vælger cykel, bus og tog frem for at alle partout skal ”nudges” over i privatbiler med 1 person hver til næsten alle dagligture – Motorveje, ikke mindst de bynære af slagsen, genererer altid en masse unødvendig, klimaskadelig dovenskabs-baseret ekstra bilkørsel!

Faktisk er cykeltrafikken gået 20% tilbage de senere år (2014-2021), markant færre unge cykler, andelen af borgere, der ejer en cykel er faldet fra 77% til 64% (2016-2022) og den kollektive transport har mistet mange passagere, mens bilparken vokser nærmest ukontrollabelt og der foretages vanvittigt mange unødvendige, dovne, korte ture med bil, hvilket går ud over folkesundheden, miljøet, klimaet og ressourcerne generelt…

Og helt himmelråbende idiotisk presser et politisk flertal på for at stort set hver borger i Danmark helst skal eje og køre bil (helst flere biler pr. husstand) ved at stille tillokkende infrastruktur til rådighed for mange milliarder kroner samtidig med at man dyrker visioner om grøn omstilling, bæredygtighed og mindre overforbrug af klodens ressourcer – Det er hverken logisk eller synderligt begavet!



CYKLISTFORBUNDET AALBORG AFD.
Aalborg. 10. Januar 2024

Et politisk flertal sikrede med nød og næppe 3 mia. kr. til cykelrelaterede investeringer over 15 år for perioden 2021-2035, mens bilerne begunstiges med over 60 mia. kr. i samme periode til alskens fede motorvejsanlæg, mens der sørges for, at kollektiv transport får takstforhøjelser og serviceforringelser, der sender endnu flere bilister i dagligt omløb, der kan berettige alle de tillokkende motorvejsanlæg.

I år 2000 var der 1,85 mio. privatbiler i Danmark, i 2024 er der tæt på 2,9 mio. privatbiler i Danmark og i 2030 forventes vi at være kommet op på 3,3 mio. privatbiler i Danmark, hvoraf 2/3 vil være fossilt drevne. Alle disse privatbiler skal da selvfølgelig have nogle lækre motorveje at drøne rundt på og det ville da også være besnærende, hvis alle klima-, miljø-. ressource-, trængsels- og sundhedsforhold var i fineste orden i den anledning…Men, nej, desværre holder kabalen ikke i byretten!

Monumental Fejltagelse At Vedtage Egholmmotorvejen

Det er ganske enkelt tæt på at være en monumental fejltagelse på samtlige parametre, at presse en urentabel, overflødig klima- og miljøskadelig motorvej igennem, som endda et stort antal borgere (iflg. visse undersøgelser et flertal omkring 60%) i Aalborg/Nørresundby slet ikke ønsker!

Der er brug for mere cykeltrafik, bus- og togbetjening til konkurrencedygtige priser og slet ikke mere biltrafik eller flere lavtforrentende, ufornuftige, klima- og miljøskadelige overflødige motorveje, hvis Danmark skal tage sig selv alvorligt som førende klima- og miljøforkæmpende nation i et større klode-perspektiv!

Aalborg og Nordjylland kan sagtens klare sig rigtig godt og vitalt helt uden en Egholm Motorvej – Et nyt tunnelrør eller to i øst er svaret, hvis der skal skaffes mere robust kapacitets-sikring, men det allerklogeste ansvarlige ville dog være at reducere biltrafikken med blot 20% (gerne mere) gennem målrettede, bredspektrede incitamentsprogrammer til kollektiv befordring og et højklasset cykelparadigme, så behøver vi slet ikke tænke på nye bilforbindelser over fjorden, men i stedet fokusere på en helt ny central cykel/gangbro mellem Aalborg-Nørresundby til små 600 mio. kr.

Mvh / Cyklistforbundet Aalborg Afd.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anders Wested (anderswested@live.dk)
Titel: Mangler bekræftelse på høringssvar
Sendt: 11-01-2024 23:55
Bilag: Høringssvar 1 - Grundlæggende fejl i konstruktionen.pdf; Høringssvar 2 - Aalborg bliver omvejens by.pdf; Høringssvar 3 - Kommentarer til lovforslagets bemærkninger.pdf; Høringssvar 4 - Kommentarer til afsnit om Verdensmål.pdf; Høringssvar 5 - Misvisende positivt tal for samfundsøkonomi- støj.pdf; Høringssvar 6 - Eksterne tal for projektets sføkonomi.pdf; Høringssvar 7 - Egnsudvikling.pdf; Høringssvar 8 - Derfor bør man underesøge alternativ.pdf; Høringssvar 9 - Erstat forslaget om anlægslov med dette.pdf; Høringssvar 10 - en positiv vision.pdf;

Til Transportministeriet

Da jeg omkring kl. 22:10 har tilsendt 10 høringssvar fra adressen trafikaltfolkeparti@outlook.dk til ministeriet, men kun har modtaget kvittering for det første, fremsendes alle 10 nu som vedhæftede filer i een og samme mail - for en sikkerheds skyld.

Jeg håber de alle vil blive taget i betragtning.

med venlig hilsen

Anders Wested
Trafikalt Folkeparti
Lindegården 38
9400 Nørresundby
mobil 20489503

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

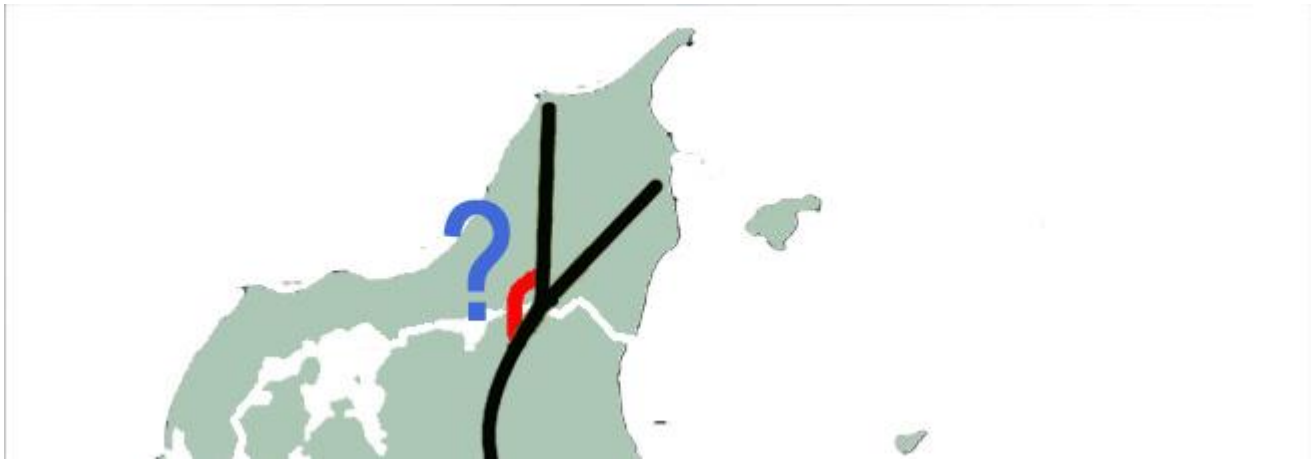
Høringssvar 1:

Der er "grundlæggende fejl" i konstruktionen!

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse må være at fjerne den trafikale flaskehals ved Limfjorden nær Aalborg.

Det er et kæmpe problem, at det påtænkte projekt **slet vil ikke fungere** i tilfredsstillende i den henseende.

Linjeføringen kan illustreres således:



Med andre ord dannes der en ny forbindelse mod E39 i retning mod Vestvendsyssel.

Umiddelbart vil mange tro, at trafikken kan deles i to med en V-form syd for Fjorden i stedet for en Y-form nord for Fjorden, og at halvdelen derefter kører vest om Aalborg, mens den anden halvdel kører øst om. Og at man derved kan aflaste den nuværende forbindelse med 50 %.

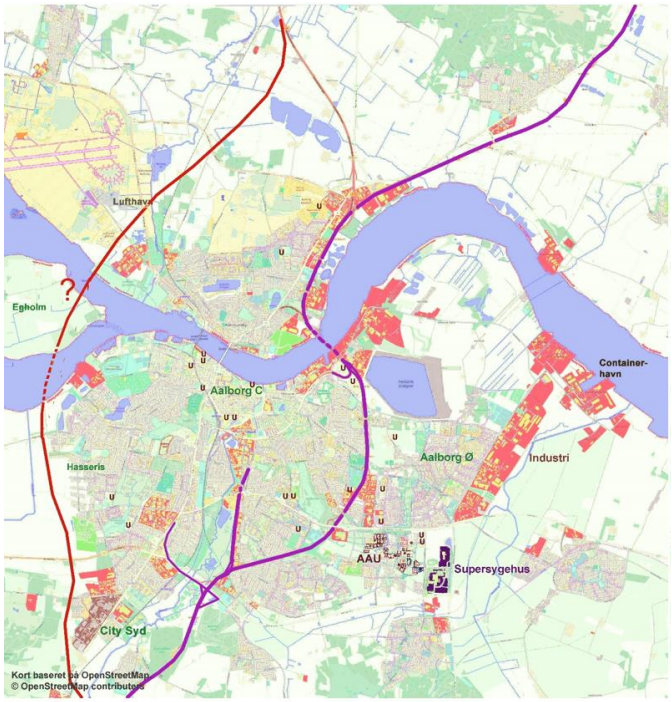
Denne fejlagtige antagelse synes at være hele filosofien bag dette vejprojekt til næsten 8 mia. kroner. En antagelse, der endda understøttes via en illustration i VVM 2021.

Men sådan forholder det sig ikke:

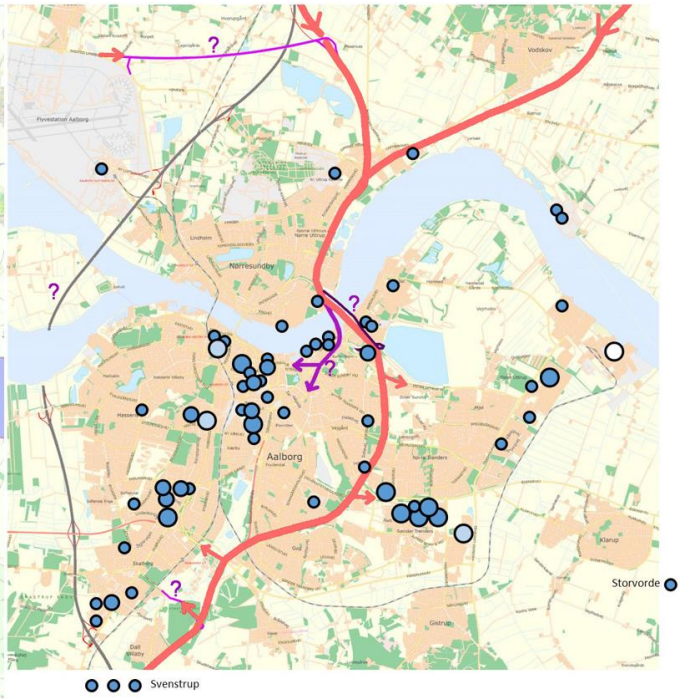
Men ved nærmere analyse af tallene i samme illustration kan man udlede, at kun 25 % af den fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 % skal til og fra Aalborg, områdets absolutte hovedby.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere *denne* trafik, og her vil bilister på vej mod Aalborg vælge den motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet i byområdet (og omvendt).

HVOR SKAL BILISTERNE HEN I BYOMRÅDET?



Kort med industri markeret med rødt, uddannelsessteder med U og andre væsentlige rejsemål.



Kort med virksomheder med over 200 ansatte indtegnet (på basis af CVR-registret 2020).

Som det fremgår af de to kort med rejsemål, skal de fleste mod Aalborg C og Aalborg Ø. Her vil **E45 og Limfjordstunnelen ligge mest centralt.** Mange bilister - selv mange fra E39 - vil vælge Limfjordstunnelen, når Fjorden skal passeres.

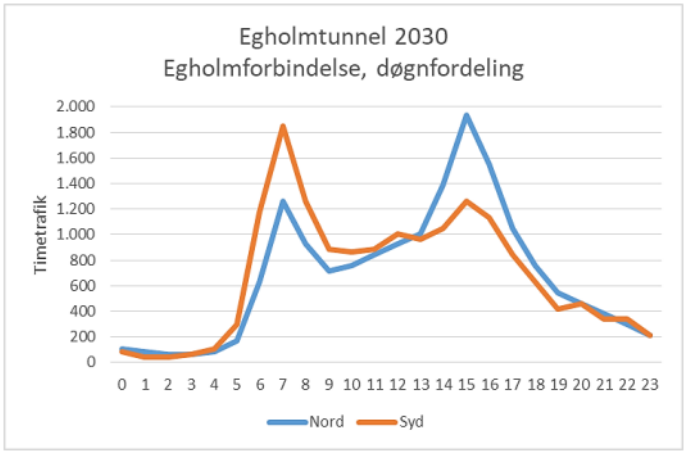
Dette er formentlig årsagen til, at Vejdirektoratet har beregnet denne trafikfordeling (HDT) i år 2035 med en Egholmforbindelse på plads:

Tabel 1. Oversigt over de trafikale påvirkninger af den 3. Limfjordsforbindelse (HDT 2035) - Afrundet

Lokation	Basissituationen	3. Limfjordsforbindelse	Ændring i HDT	Ændring i Procent
Egholmtunnelen	-	36.300	-	-
Limfjordbroen	36.200	32.600	-3.600	-10%
E45 Limfjordtunnelen	104.500	80.800	-23.700	-23%

Kun 23 % vil vælge ruten vest om. Af tabellen ses, at hele **80.800 vil køre via Limfjordstunnelen** på trods af, at der kommer en motorvej vest om.

Limfjordstunnelens kapacitet vurderes til 75-80.000 med den nuværende døgnfordeling af trafikken.



Estimeret model for døgnfordeling.

Nye vejanlæg bør kunne udfylde deres opgave mindst 20 år frem. **Egholmforbindelsen vil være utilstrækkelig allerede fra åbningsåret.** Der vil komme køer ved fjordkrydsningen i myldretiderne, og de vil vokse år for år i takt med, at trafikken vokser. I 2040 forventer Vejdirektoratet 83.300 biler i Limfjordstunnelen jfr. denne tabel fra Niels Fejer Christiansen, VD.

Trafiktal beregnet med GMM i 2023

	Med Egholmlinjen								Uden Egholmlinjen	
	Egholmtunnelen		Hasseris & Sofiendal Enge		Limfjordsbroen		Limfjordstunnelen / E45		Limfjordstunnelen / E45	
ÅR	HDT	ÅDT	HDT	ÅDT	HDT	ÅDT	HDT	ÅDT	HDT	ÅDT
2035	36.300		36.000		32.600		80.900		104.500	
2040	38.000	33.700	37.600	33.400	33.200	29.500	83.300	73.800	107.800	95.500
2045*	39.400	35.400	39.000	35.000	34.400	30.900	85.000	77.500	111.600	100.200

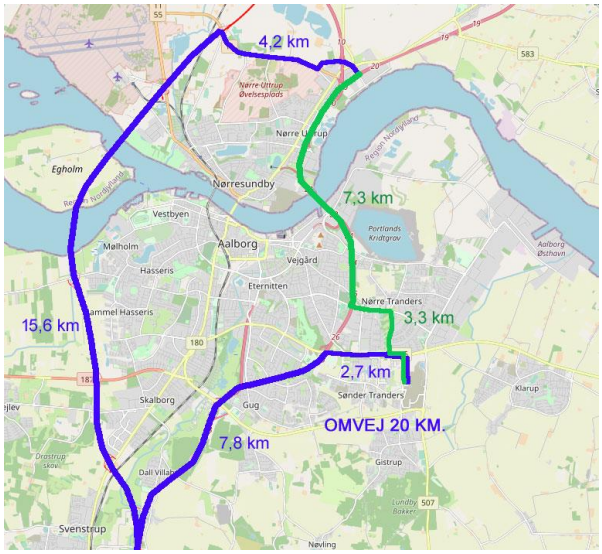
*Fremskrivning og ikke modelberegnede tal

De 83.300 er måske endda sat optimistisk lavt, da en normal fremskrivning af trafikken med tidligere stigningstakt vil give et højere resultat. Men 83.300 er stadig et stykke over kapaciteten. Til sammenligning passerede 87.400 Limfjordstunnelen på hverdage i 2022, hvilket resulterede i markante, daglige køer med lang ventetid.

Vejdirektoratet har i tidligere høringer være forelagt problemet med overskridelse af kapaciteten i Limfjordstunnelen trods etablering af en Egholm-forbindelse. Svaret har været, at man slet ikke forventede en sådan overskridelse de første mange år (inden 2040), og at væksten i trafikken ville ske på Egholmforbindelsen, hvor der vil være ledig kapacitet, hvis endelig overskridelsen skulle ske.

Det første gælder ikke længere. Det andet er ikke hensigtsmæssigt, hvis ruten via Egholm er en stor omvej.

Starter omvejen på Frederikshavnsmotorvejen, vil man tilmed skulle køre de første 4,2 km. på en landevej:



Kigger man fremad over de 50 år, man normalt beregner tidsbesparelserne for et vejanlæg over, må konklusionen være, at

<u>der må være et meget stort potentiale i en løsning, som ikke giver disse trængselsproblemer.</u>

En sådan løsning kan gå ud på at udvide E45 på strækningen gennem Aalborg inkl. et eller to ekstra tunnelrør. Herved øges kapaciteten mod Aalborg C og Ø nord fra og mod både Øst- og Vestvendsyssel syd fra.

Linjeføringen via Egholm er uhensigtsmæssig. Dette er en "grundlæggende fejl i konstruktionen" ved Anlægslov til 3. Limfjordsforbindelse!

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 2:
Aalborg bliver omvejenes by

Hvis ikke en Egholm-forbindelse umiddelbart vil løse de trafikale problemer, hvordan forestiller fortalerne sig da, at den skal kunne fungere?

Fortalerne har været særdeles tavse i de seneste års offentlige debat (bortset fra nogle få, ivrige facebook-brugere).

På mødet i Aalborg Byråd 10/1 om byrådets høringssvar fik man dog en fornemmelse af, hvad de ledende politikere tænker, for her tog rådmand for By og Landskab Jan Nymark Rose Theisen ordet. Han mente, som jeg forstod det:

1. At Aalborg ikke kan udvikle sig længere mod øst på grund af et sumpet område bag Tranholmvej industriområde. At vejen skal kunne skal skubbe til ny udvikling mod vest, f. eks. i Nibe, Skalborg, Svenstrup og lufthavnsområdet.

2. At der ikke er noget problem med trængsel, fordi bilerne da blot vil finde en anden vej over Fjorden og at der ikke er noget problem med CO2 ved omvejskørsel, fordi fremtidens biler kører på el, der er produceret grønt.

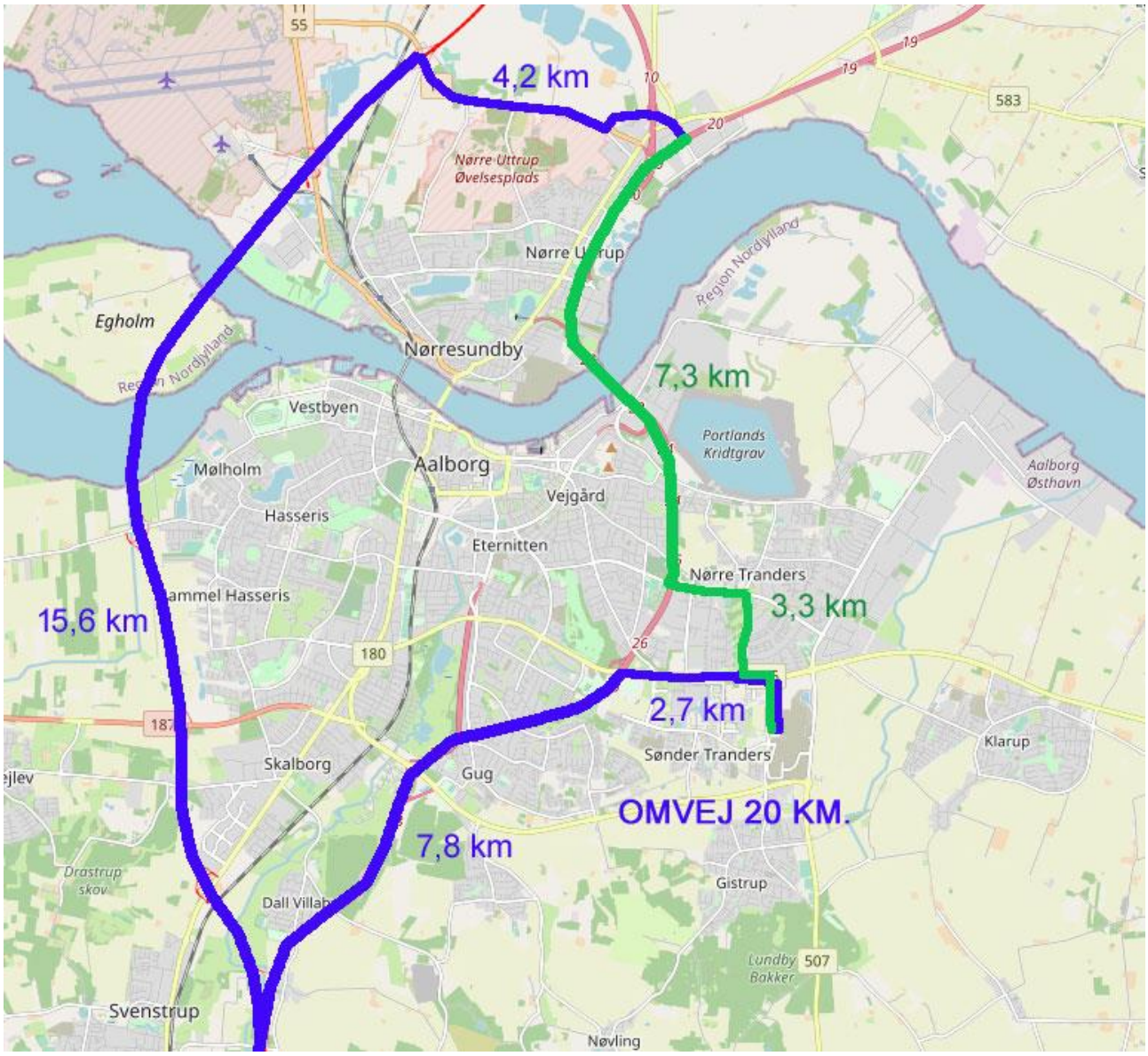
3. At ideen er at lave en ringsvejsforbindelse, der vil fjerne trafik fra byområdets veje, og at det af den grund kan være nødvendigt at skabe større kapacitet ved sammenkoblingerne af de to motorveje – dels nord for Fjorden (Høvejen) og dels syd for (udfletningen nær Svenstrup), hvilket er grunden til, at dette efterlyses i kommunens høringssvar.

4. At man problemfrit kan komme fra den ene forbindelse til den anden, hvis der sker et uheld, fordi ”trafik er som vand”

Svar herpå:

Ad 1: Forskellen fra nu bliver ikke stor, da tre først nævnte byer også ligger nær E45. Hvis en motorvej skulle føre nyt erhvervsbyggeri med sig, må man undre sig over, at det ikke er sket i særligt stort omfang andre steder langs Nordjyllands motorveje. Der er i alle tilfælde stadig masser af plads her. Og mens man venter på at de nye virksomheder vil etablere sig ved en ny motorvej vest på, har man et stort, uløst problem ved Limfjordstunnelen med trængsel hver myldretid. Folk kan ikke komme på arbejde syd for Fjorden. Det bliver dyrt for samfundsøkonomien.

Ad 2: Jan Nymark Rose Tehisen accepterer åbenbart omvejskørsel. Men den kan være lige så forsinkende som køer. Årsagen til at mange har efterlyst en 3. Limforbindelse har netop været, at det er utilfredsstillende at bruge tid på at holde i kø.



Ad.3: På grund af ringvejens upraktiske placering vil bilister ofte sendes ud på meget store omveje, f.eks. vil mange skulle helt omkring Svenstrup, når de skal mellem vest og øst. Dette erkender Jan Nymark åbenbart, da kommunens i sit høringssvar fokuserer på at øge kapaciteten i den nordlige og sydlige kobling for denne ”motorvejsring”.

Ovenfor er et eksempel på hvordan man kommer fra Frederikshavnsmotorvejen eller E39 mod Aalborg Øst. Omvejskørslen vil skabe trængsel og efterlade behov for udbygning af det kommunale vejnet, f.eks. Annebergvej, Konc Christians Alle, Østre Alle, Peder Skrams Gade, Strandvejen, Slotspladsen, Ny Nibevej, Egnsplanvej, Universitetsboulevarden.

Ad. 4: Ved uheld i Limfjordstunnelen eller Egholmtunnelen er det urealistisk at forestille sig, at den store mængde trafik, som normalt kræver flere motorvejsspor, vil kunne presse sig på tværs af byen via enkeltsporede veje så som Annebergvej, Kong Christians Alle m.m. En bedre løsning på et trafikproblem i et tunnelrør vil være et ekstra rør tæt på.

Konklusion: Det ser ud til, at planen er at acceptere trængslen på E45 og henvise folk til omveje, der indbefatter kørsel via Egholm. **Aalborg bliver omvejenes by.** Det er uproduktivt, og det ville ikke være sket, hvis man havde indrettet vejsystemet efter den trafikale efterspørgsel, som helt klart ligger nær byens "hovedvej": E45.

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 3:

Kommentarer til to afsnit i lovforslagets bemærkninger

3.2 Trafikale forbedringer og muligheder

Trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen for trafik. Forbindelsen vil derudover aflaste tilslutningsanlæggene på E45 syd og nord for Limfjorden, hvor der i dag opstår flaskehalse i rampekrydsene og tilbagestuvning på motorvejen som følge af manglende kapacitet til at rumme trafikmængderne. En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste disse tilslutningsanlæg og medføre en bedre trafikafvikling på E45.

Aflastningen de nævnte steder bliver minimal sammenlignet med trafikmængden i dag på grund af trafikstigning i anlægsperioden. Disse hændelser vil derfor fortsætte. Problemet ligger i fejlkonstruerede tilkørsler f.eks. hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen lige før tunnelmundingen. Dette problem får man ikke løst ved at satse alt på Egholmforbindelsen. Og når uheld sker, vil det, som der står i første afsnit, ikke være muligt at komme på tværs af byen. Det gælder jo så også, når man skal en lang tur gennem Hasseris over til Egholmforbindelsen. Vejene for smalle til at håndtere denne trafik.

En 3. Limfjordsforbindelse vil ligeledes få stor betydning for erhvervslivet og de dertil knyttede transportbehov, samt for at medarbejdere kan komme på arbejde. Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af den 3. Limfjordsforbindelse, som bl.a. omfatter en værdisætning af sparet rejsetid for såvel private som erhvervsmæssige rejser, men også andre afledte effekter har væsentlig betydning set fra en erhvervsmæssig synsvinkel. Det gælder blandt andet en bedre fremkommelighed til kunder, leverandører og kvalificeret arbejdskraft samt bedre muligheder for at foretage langsigtede investeringer.

Man løser jo ikke problemet i myldretiden og det er dette problem plus uheld, der skaber stop i trafikken. Det bliver netop svært at rekvirere arbejdskraft fra Vendsyssel mod Aalborg, hvis ikke man vælger en løsning, der sikrer den fornødne kapacitet på det sted, hvor den store bolig-arbejdssteds trafik passerer, altså nær Limfjordstunnelen. Det kræver en udbygning af E45
.

Fremkommelighed har afgørende betydning for logistikvirksomheders beslutning om investeringer, og problemer med fremkommelig kan betyde, at områder vælges fra på grund af fordyrende forsinkelser. Manglende og/eller ustabil fremkommelighed og deraf følgende usikkerhed i logistikvirksomhedernes mulighed for at planlægge leverancerne medfører derfor, at de sværest fremkommelige landsdele vælges fra, når virksomhederne skal investere. Forsinkelser som følge af især uforudsete hændelser breder sig til det omkringliggende vejnet, og især i Aalborg By kan trafikken gå i stå, som følge af hændelser på Limfjordsbroen eller i Limfjordstunnelen. Sådanne afledte forsinkelser er generelt underestimerede i de samfundsøkonomiske analyser.

Det er muligvis rigtigt, men så skal man vælge en model for udbygning af vejnettet, der løser problemet, og det er ikke den fjerntliggende forbindelse via Egholm.

Den 3. Limfjordsforbindelse vil kunne bære trafikken, hvis Limfjordstunnelen er spærret, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport og reducere risikoen for, at trafikken går helt i stå i Aalborg By.

En vej på to spor kan jo ikke bære trafikken fra en vej på tre spor, der er fyldt med trafik. Desuden overses. at ¾ af den fjordkrydsende trafik kommer fra byområdet og kun på besværlig vis kan nå over til Ny Nibevej eller Nørholmsvej, hvor der kan køres på Egholmmotorvejen. Der er ikke nogen beskrivelse af, hvordan trafikken fra byområdet overhovedet skal kunne nå over til Egholmforbindelsen uden at havne i stillestående køer, når der er stop i Limfjordstunnelen.

De trafikale effekter af 3. Limfjordsforbindelse er beregnet ved anvendelse af Grøn Mobilitetsmodel på grundlag af en række beregningsmæssige forudsætninger.

Med etablering af den 3. Limfjordsforbindelse forventes knap 150.000 køretøjer i 2035 at krydse Limfjorden ved Aalborg, hvilket er en stigning fra 140.700 uden den nye forbindelse. På en række andre veje forventes trafikken at falde, herunder særligt på de ruter, der udgør de eksisterende krydsninger af Limfjorden via Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

Ifølge trafikmodellen vil Egholmtunnelen blive benyttet af 36.200 køretøjer i et gennemsnitligt hverdagsdøgn i 2035. Trafikken vil bestå af bilister, som uden den 3. Limfjordsforbindelse enten ville benytte Limfjordstunnelen, Limfjordsbroen eller have undladt at foretage turen over

Limfjorden. Den ekstra trafik, som skyldes ny eller forbedret infrastruktur, betegnes som et ”trafikspring”.

Tilsvarende viser trafikmodellen, at den 3. Limfjordsforbindelse aflaster Limfjordstunnelen med 23.600 køretøjer i døgnet sammenlignet med den beregnede trafik i 2035 uden en ny limfjordsforbindelse. Dermed kan der forventes en døgntrafik på 80.900 køretøjer i Limfjordstunnelen. På Limfjordsbroen opnås en mere beskeden aflastning som følge af den 3. Limfjordsforbindelse. Her falder trafikken med 3.600 køretøjer pr. døgn.

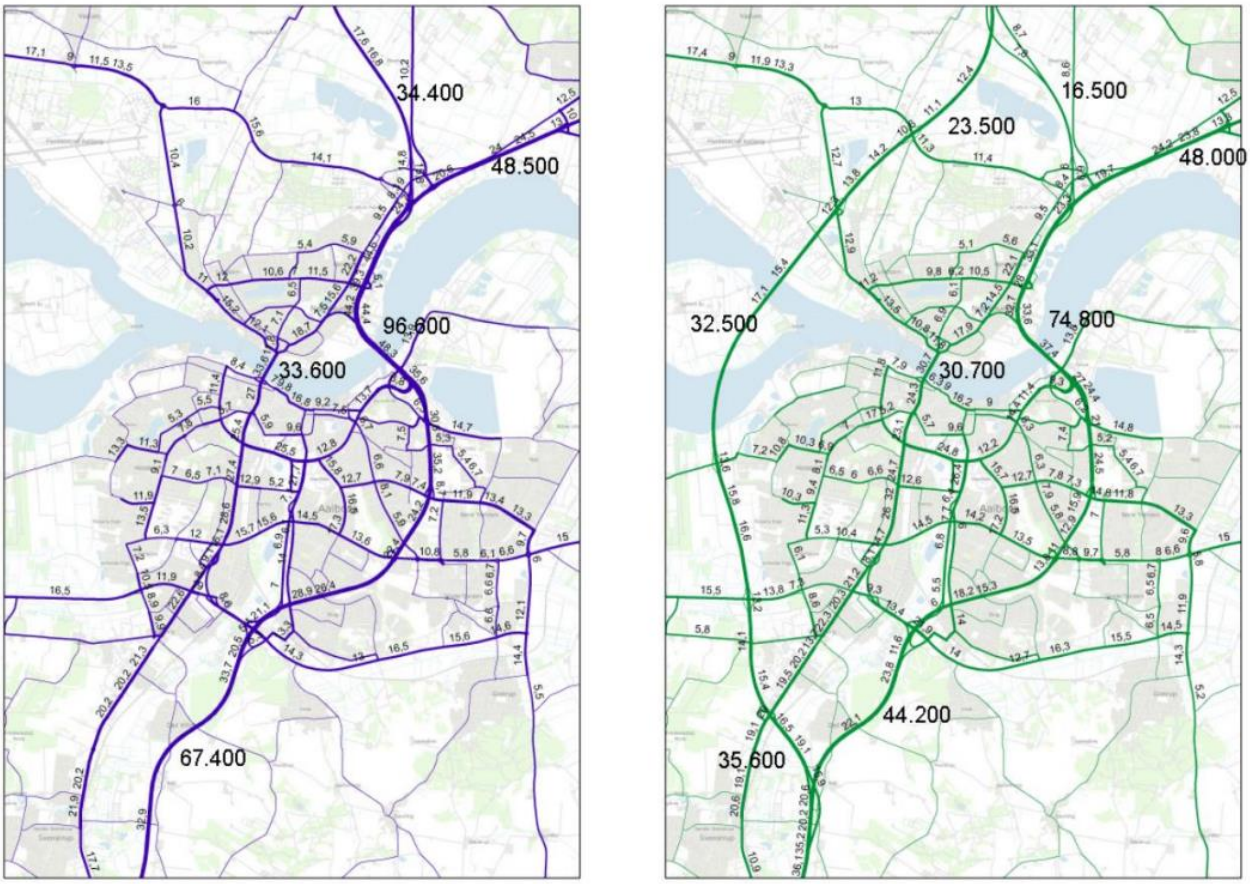
En 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke vejtrafikken i store dele af Nordjylland. Det gælder ikke mindst E45 Nordjyske Motorvej syd for Svenstrup og E39 Hirtshalsmotorvejen nord for Vestbjerg. En aflastning af den nuværende E39 nord for motorvejskryds Vendsyssel vil samtidig forbedre trafikafviklingen i hele motorvejskrydset, hvor der i dag er kapacitetsproblemer ved ud- og indfletningen mellem E39 og E45.

Hvad angår det sidste vil uheldene fortsætte, hvis man ikke får ombygget det sted, hvor 5 kørebaner bliver til 3 på en kort strækning på vej syd på, og det er der jo ikke råd til, hvis man bygger forbindelsen vest om.

9.21.2 Påvirkning i driftsfasen

Efter etablering af motorvejen vil den mest markante virkning på vejnettet være, at det udbyggede motorvejsnet mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen, ligesom rejsetiden i og omkring Aalborg generelt vil blive reduceret. Samtidig vil virksomheder få lettet adgangen for medarbejdere, kunder og transport af varer mm.

Virkningen på lokalvejnettet bliver minimal, som det fremgår af kortene herefter. Investeringen er enorm. Vejen skaber en alternativ og sikker forbindelse for primært fjerntrafikken syd fra mod E39, men da fjerntrafikken kun udgør 25 % og halvdelen går mod Frederikshavn er det kun en forbedring for ca. 15 % af den fjordkrydsende trafik.



Kortet er rekvireret ved Vejdirektoratet. De store tal er tilføjet efterfølgende for at vise ca. trafikmængder på veje med midterrabat.

På den baggrund vurderes det samlet, at motorvejen vil medføre en væsentlig positiv påvirkning af vejnettet, da trafikken vil blive afviklet mere effektivt.

At den positive virkning vil blive meget lille fremgår af beregningen af samfundsmæssigt overskud, som ligger tæt på 0 (medregnet taksering af CO2 ved anlæg eller korrektion vedr. støj).

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 4:
Konsekvenser for Verdensmål

Positive konsekvenser i form af væsentlig økonomisk udvikling er ikke dokumenteret som resultat af, at der etableres en genvej som motorvej mellem Aalborg Syd og Jammerbugt Kommune samt en genvej på 1 km. mod E39. Resultatet kan lige så godt blive, at Jammerbugt drænes for funktioner, som i dag skaber kvalitet og udvikling i området.

Det eneste, der bruges til at dokumentere en sådan udvikling, er konstatering af, at vejen vil skabe bedre trafikafvikling, men eftersom at man bruger særdeles mange ressourcer og sender en kæmpe mængde CO2 ud, og resultatet på trafikafviklingen bliver meget begrænset i forhold til, hvad man kunne opnå for de samme penge f.eks. ved at få gods over på jernbane, må indflydelsen på FNs verdensmål anses for negativ.

Heller ikke påstanden om, at man ved anlæg af vejen øger trafiksikkerheden, synes at være opfyldt set i forhold til, hvad man kunne opnå for langt færre penge. Der er usædvanligt mange trafikuheld på E45 ved Aalborg på grund af fejlkonstruerede tilkørsler og for korte strækninger til sammenfletning. Disse problemer kunne man løse for få penge, men pengene bruges jo til en motorvej et andet sted.

På Vejdirektoratets kort over trafik i byområdet med og uden en Egholmforbindelse kan man endvidere se, at den aflastning, der finder sted, og som skulle resultere i færre uheld, er minimal. Kun fra det yderste Hasseris flyttes lidt trafik, som i stedet for at køre tværs over Aalborg kan køre mod vest for at komme på motorvejsnettet. Til gengæld opbygges vejsystemet således, at en del af myldretidstrafikken kommer til at skulle køre omveje via Egholm og på tværs af hele byen.

Hvad angår reduktion af dødsfald virker vejanlægget modsat: Der er risiko for, at folk dør af asbeststøv, hvis dette frigøres under anlægget af vejen. Desuden er det velkendt at vejstøj medfører for tidlige dødsfald. Og etablering af vejen kan ikke undgå at medføre en masse ny trafikstøj hvor der bor mennesker. Det er direkte snyd med data at placere nye støjskærme på E45 ved Dall Villaby og knytte dem til projektet. Disse støjskærme burde være bygget uanset hvad.

Det er green washing at påstå at man understøtter verdenmål nr. 9.4 12.3 og 12.5 ved at anlægge en af de mest råstofkrævende og CO2-udledende motorveje i Danmark og bagefter prøve at minimere forbruget så godt man kan. Motorvejen bør slet ikke anlægges med mindre den har en særdeles stor positiv trafikal effekt. Den lave samfundsmæssige værdi er netop et bevis på, at det har den ikke.

Delmål 11.6 ”negativ miljøbelastninger pr. indbygger skal reduceres” harmonerer overhovedet ikke med anlægget af denne motorvej, idet den øger brugen af bil ikke mindst ved at gøre City Syd til i større grad at være opland for beboerne i Jammerbugt kommune. Konsekvenserne er, at specialbutikker i Aabybro og omegn vil blive udkonkurreret og dem, der ikke hidtil kørte til City Syd for at handle kan blive nødt til det. Det gælder også dem, der hidtil har klaret sig uden bil. Centralisering af handlen er ikke godt for miljøet.

Delmål 11.4 Indsatsen for at bevare kultur- og natuarv skal styrkes. Dette sker ikke ved at føre en motorvej hen over Egholm og reducere levevilkårne for sjældne dyrearter.

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 5:
Misvisende positivt tal for samfundsøkonomi / bogføring af støj

Som udgangspunkt for hele anlægsloven er en forventning om positiv samfundsøkonomi for projektet med en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.

Den seneste version af beregningen ses her i kopi:

Tabel 1 – Samfundsøkonomiske beregninger for den 3. Limfjordsforbindelse

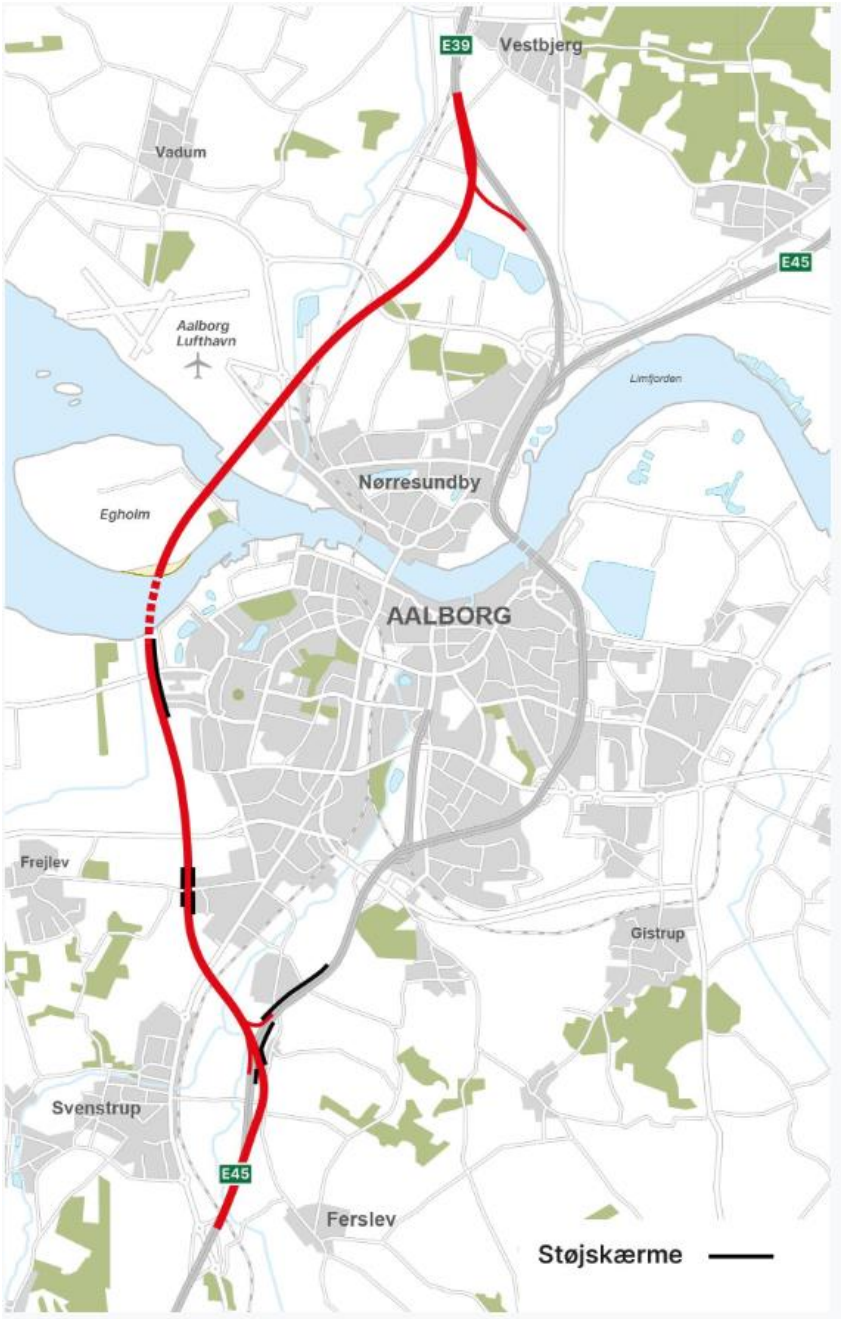
Anlægsomkostninger:	**-6.234**
Anlægsomkostninger	-7.773
Restværdi	1.539
Drifts- og vedligeholdelseseffekter:	**-388**
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-448
Indtægter fra brugerbetaling, vej	60
Brugereffekter:	**6.774**
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	6.131
Tidsgevinst, gods	15
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og last	627
Brugerbetaling, vej:	0
Eksterne effekter:	**211**
Uheld	43
Støj	305
Luftforurening	3
Klima (CO2)*	-140
Øvrige konsekvenser:	**261**
Afgiftskonsekvenser	582
Arbejdsudbudsforvridning	-758
Arbejdsudbudsgevinst	437
I alt nettonutidsværdi (NNV)	**624**
Intern rente	**3,5%**
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone**	**0,1**

Jeg mener, at beregningen er forkert i forhold til posten med støj. I og med at denne post er positiv, forventer man åbenbart en POSITIV støjmæssig effekt af at anlægge en 20 km. lang motorvej hævet op i landskabet lige uden for byen i vindretningen.

Det kan jo umuligt være rigtigt.

Man opnår som jeg læser VVM 2021 og opdateringen af støjberegningen den nedsatte støj effekt ved at placere nogle nye støjskærme på E45. Men det har jo ikke har noget med

projektet at gøre. **Projektet må være defineret som det vejanlæg, man kan vælge til og fra og skal tage beslutning om.** Det indbefatter ikke andre motorveje end det.



Placering af planlagte støjskærme

Vis stort billede

Delstrækning	Ca. længde	Ca. skærmhøjde	Placering ift. motorvejen
Dall	1,0 km	6 meter	Øst for E45
Dall Villaby	1,4 km	6 og 7 meter	Vest for E45
Drastrup	1,4 km	5 og 6 meter	Øst og vest for Egholmlinjen
Ved Nørholmsvej	1,5 km	6 meter	Øst for Egholmlinjen

Vis stort billede

De støjskærme på E45, der ikke bør høre med i projektet, men bør finansieres på anden (normal) vis er dem ved Dall og Dall Villaby. Fjernes de fra beregningen, vil der efter alt at dømme ske en kraftig forøgelse af støjen ved gennemførsel af projektet, hvilket vil betyde at tallet skal være negativt.

Er dette tal over 319 mio. negativt, er hele forrentningen lig nul!

Ifølge Sundhedsstyrelsen kan motorvejsstøj medføre mange sygdomme og for tidlig død. Der er desuden grund til at problematisere, om støjberegningen indbefatter tabt arbejdsevne ved sygdom, sundhedsudgifter f.eks. medicin, læge, hospitalsindlæggelse og en taksering af risikoen for tidlig død. Jeg tror ikke det er regnet med. Og der er nok heller ikke taget hensyn til den stigning, der må forventes i støjen i løbet af de 50 års periode, hvori man beregner motorvejens værdi. Reelt vil motorvejen give et stort underskud alene med disse ting medregnet.

Tager man disse ting med, er forrentningen af projektet sandsynligvis negativ, og det bør ikke bygges alene af den grund!

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 6:
Eksterne tal for projektets samfundsøkonomi

Den normale måde at beregne samfundsmæssig værdi af et infrastrukturprojekt rummer visse poster, mens andre ikke er med. Dem, der bør tilføjes i en retvisende beregning for en 3. Limfjords-forbindelse via Egholm kan f.eks. være dem i listen neden for, hvor jeg har *anslået* beløbene. Selv om tallene kan diskuteres, er de ikke nul. Det ender med en negativ sum, der i allerhøjeste grad fortæller, at **dette projekt på ingen måde bør gennemføres.**

En tlsvarende beregning for en udvidelse af E45 ender med et positivt beløb på 2.221 mio. kr.!

EKSTERNE OMKOSTNINGER - ikke med i standardberegninger ved Vejdirektoratet	
Oprindeligt overskud	624
Rettelse støjskærme fejlagtigt medtaget jfr. mit høringssvar 7	-800
Støj: tabt arbejdsfortjeneste ved sygdom, færre leveår	-300
Støj: hospitalsomkostninger pga. flere sygdomme	-100
Ekstra miljøforanstaltninger	-50
Klima (CO2 i anlægsperioden v/1000 kr/ton CO2) Jfr bilag om klima	-415
Værdi af ødelagte rekreative områder (~=50 års driftstilskud til Kunsten)	-950
Sundhedsmæssigt tab ved fjernelse af områder til motion	-50
Risiko for ødelæggelse af 1/3 af Aalborgs vandforsyning	-250
Risiko for spredning af asbest ved opgravning af eternitdepoter	-200
Værdisætning forringelse af levevilkår for sjældne dyr	-250
Udvidelse af Ny Nibevej, Egnsplanvej, Annebergvej m.m.	-500
Nyt P-hus i Vestbyen, hvis P-forbud på Peder Skrams Gade	-100
Øget grundværdi erhvervsområder nær lufthavn	300
Øget grundværdi, Travbanens grund	100
Øget grundværdi erhvervsområde Svenstrup Nord	100
Øget grundværdi erhvervsområder i Aabybro	100
Forringede boligværdier Hasseris m.m.	-1.376
Nedsat økonomisk aktivitet ved mindre belåningsmuligheder af huse	-500
Nye forretningsmuligheder på tværs af Fjorden	300
Retssager, protester, forsinkelser	-200
Byens renommé i.f.t. klima og demokrati/positivt fællesskab svækkes	-200
Stigende besvær ved at tiltrække/fastholde højt uddannet arbejdskraft	-200
Færre turistindtægter til by presset mellem motorveje på et kort	-100
Barrierevirkninger i landskab	-30
Lindholm Høje Museets udsigt skæmmes af motorvej langs horisonten	-10
Store ar i nordjyske landskaber pga. opgravning af virkelig meget grus	-50

Ombygning af Kridtsvinget trods vej vest om (for mange uheld)	-500
Flere kørespor fra Motorvejskryds Vends. og sydpå trods vej vest om	-30
Ekstra rør alligevel nødv. pga. køer - og inden rep. af Limfjordstunnel	-3.400
Konkurrencefordel Lufthavn og City syd minus for andre lufth./butikker	0
Samfundsmæssig værdi i alt	**-9.037**

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 7:
Ingen overbevisende effekt i forhold til egnsudvikling

Den store anlægssum kombineret med den lille forrentning undskyldes ofte med, at den påtænkte motorvej har en stor, positiv effekt på egnsudvikling i Nordjylland. Men er den så stor?

1. Et offentligt byggeprojekt til 8-9 mia. kr. vil naturligvis **i sig selv skabe arbejde og omsætning** i landsdelen, mens arbejdet står på. Men anlægsarbejdet kan jo ikke være et mål i sig selv.

2. Da problemerne med at komme over Limfjorden er er alment kendte, vil det naturligvis medføre større investeringslyst i Vendsyssel, hvis man kan skabe **sikre forbindelser.** Investorer til havnene i Hirtshals og Frederikshavn er formentlig meget opmærksomme på disse problemer.

En Egholmmotorvej vil imidlertid kun skabe en sikker forbindelse mod **Vestvendsyssel (Hirtshals)**, mens problemet **ikke løses tilfredsstillende for Østvendsyssel (Frederikshavn).**

Alternativet med en udvidelse af E45 inkl. et ekstra rør vil sandsynligvis være bedre for **begge landområder.** Det fremgår af disse skemaer for henholdsvis **trængsel** og **hændelser/uheld:**

TRÆNGSEL	Egholmforbindelse	Udvidelse af E45/Xtra rør
Vestvendsyssel	OK, problem løses	OK, problem løses
Østvendsyssel	Problem: fortsat trængsel i myldretiden, da fjerntrafik blandes med bolig-arbejdssted i Limfjordstunnelen. Mulig omkørsel via Egholm, men besværligt.	OK, problem løses

HÆNDELSER/UHELD	Egholmforbindelse	Udvidelse af E45/Xtra rør
Vestvendsyssel	OK, problem løses: To alternative, lettilgængelige passager.	Selve udbygningen af E45 vil *forebygge* uheld, bl.a. fordi uheldigt indrettede tilkørsler ombygges. Ingen alternativ rute, dog et ekstra rør hvis uheld i et andet rør.
Østvendsyssel	Problem: fortsat mange uheld langs E45, hvor uheldigt indrettede tilkørsler ikke ombygges. Mulig omkørsel via Egholm ved uheld/hændelser, men besværligt nord for Fjorden.	Selve udbygningen af E45 vil *forebygge* uheld, bl.a. fordi uheldigt indrettede tilkørsler ombygges. Ingen alternativ rute, dog et ekstra rør hvis uheld i et andet rør.

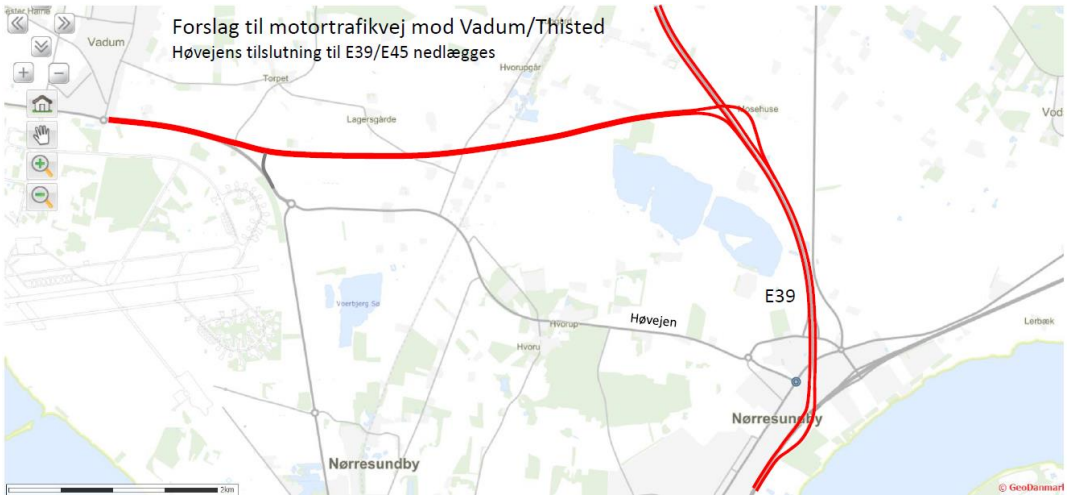
Ang. forebyggelse af uheld se også sidste afsnit.

Med den østlige løsning foretages der en udbygning/forbedring af motorvejen, som leder op mod både E39 og E45. Ikke kun E39.

3. Hvad angår **efterspørgslen efter motorvejsnære erhvervsgrunde** findes der rigeligt med uudnyttet plads langs de nuværende motorveje i Nordjylland, eksempelvis nær Bouet, hvor Coolshop netop har etableret sig. Herfra er der hurtige forbindelser måde såvel mod lufthavnen, E45 syd, E39 nord ***og*** E45 NORD og AAU.

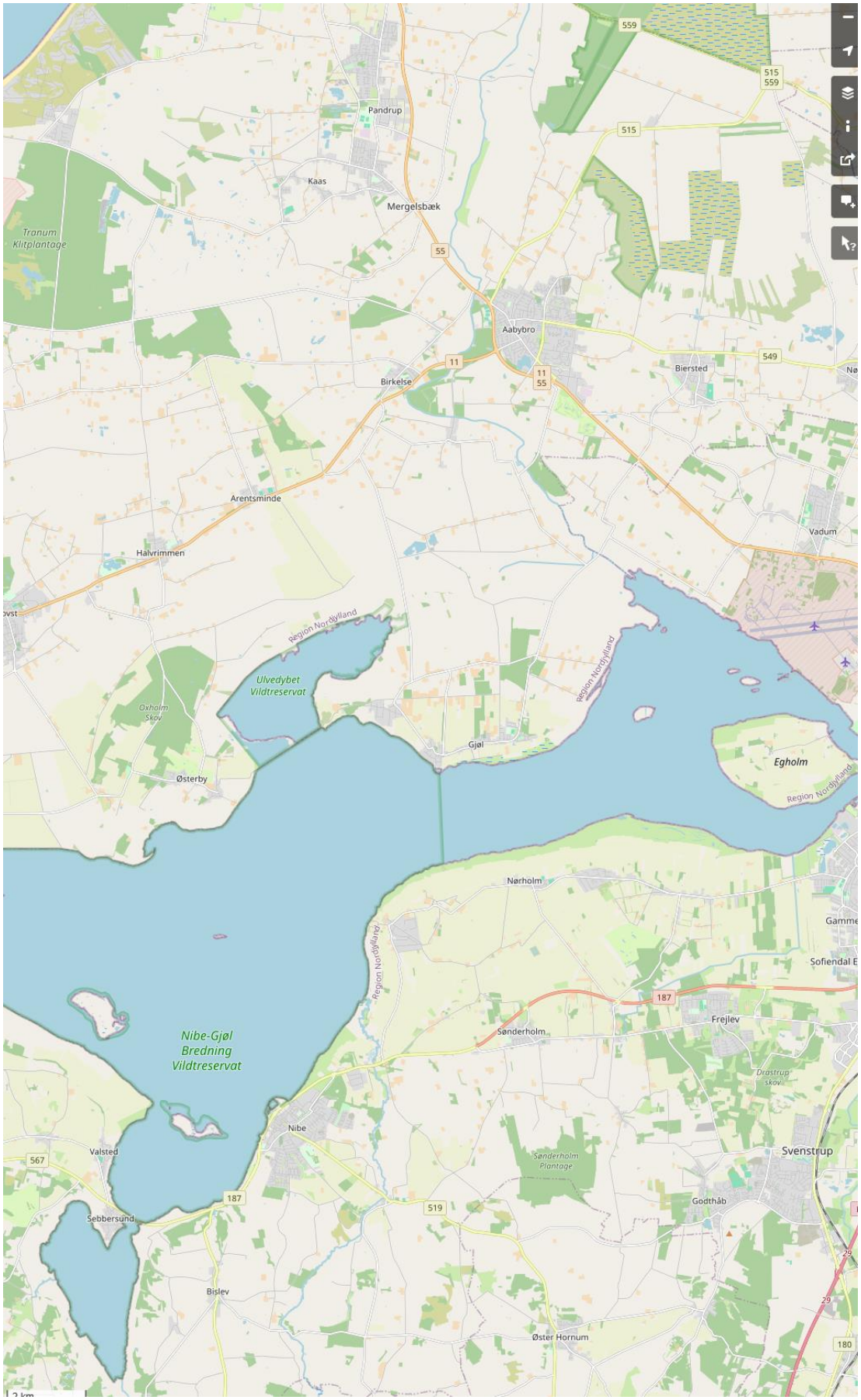
4. Hvad angår en evt. etablering af **nye erhvervsområder vest for Aalborg** som følge af, at motorvejen skulle bane vejen herfor, fremgår det ikke af kommuneplaner, om man ønsker at udvide Aalborg mod vest. Det er uhensigtsmæssigt for en by at have erhvervsområder på alle sider. Det skaber en masse gennemgående trafik i byområdet. Dertil kommer, at det område, der umiddelbart ligger mod vest, Hasseris Enge, kun ligger 1-2 meter over havets overflade i nord og er følsomt vandindvindingsområde i syd.

5. Hvad angår tiltrækning af virksomheder med stor fokus på transport, opnås en **besparelse på 4,5 min. fra E45 syd mod Jammerbugt** med en Egholm-motorvej. Dette skal ses i forhold til, at det i forvejen tager 2-3 timer at komme fra landets centrale dele til Nordjylland. Den relative forskel er derfor lille. Dertil kommer, at der ligger et forslag om en anden måde at koble Jammerbugt på motorvejsnettet: en motortrafikvej fra E39 til Vadum. Med en sådan spares der formentlig to minutter.

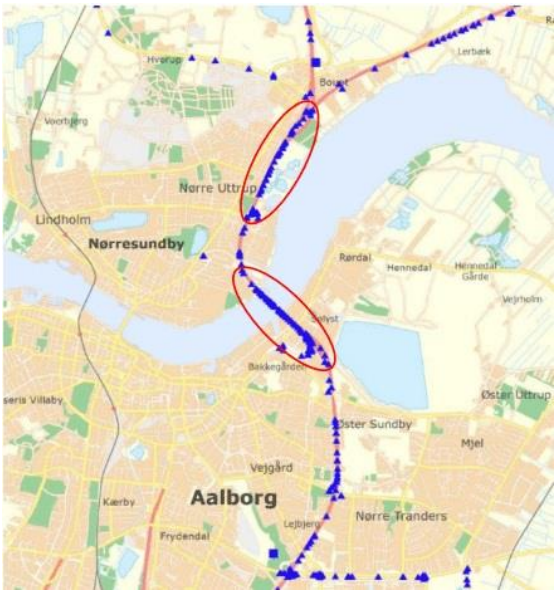


5. Hvad angår erhvervslivets **mangel på bygningsuddannede,** kan et så stort byggeprojekt virke negativt på væksten i landsdelen, da der formentlig vil drænes meget arbejdskraft til byggeriet af forbindelsen.

6. En motorvej vest om byen vil danne en **genvej**, som skaber nye erhvervsmuligheder, f.eks. kan håndværksmestre i Aabybro kan få kortere kørsel til opgaver i Frejlev eller Svenstrup. Området er dog forholdsvis øde, da Limfjorden, Vesterhavet, fuglereservater, moser, klitplantager, ubeboede områder m.m. også ligger i den retning, se kort på næste side:


559
515
559
Pandrup
515
Kaas
Mergelsbæk
Tranum
Klitplantage
55
Aabybro
549
11
Birkelse
11
55
Biersted
Arentsminde
Vadum
Halvrimmen
Region Nordjylland
Ulvedybet
Vildtreservat
Oxholm
Skov
Gjøl
Egholm
Østerby
Region Nordjylland
Nørholm
Gamme
Sofiendal E
187
Frejlev
Sønderholm
Nibe-Gjøl
Bredning
Vildtreservat
Drostrup
skov
Nibe
Sønderholm
Plantage
Svenstrup
Valsted
567
187
Godthåb
S19
Sebbersund
Bislev
Øster Hornum
180

FOREBYGGELSE AF UHELD



Uheld på E45 er især koncentreret omkring sammenfletningen i det nordlige Nørresundby og tunnelen. **A:** I det nordlige Nørresundby fletter 5 kørebaner sammen til 3 på en alt for kort strækning.
B: ved Limfjordstunnelen ankommer langsomt kørende trafik fra Aalborg i overhalingsbanen på E45.
C: Desuden kan det være vanskeligt at positionere sig, når man kører mod syd på via tunnelen rigtigt på grund af vejbanernes indretning.

Det østlige alternativ forebygger uheld:
Disse problemer kan løses med en ombygning af E45 med ekstra kørespor, hvilket også indbefatter ombygning af de fejlkonstruerede tilkørsler. Se forslaget fra Anker Lohmann-Hansen: www.en-3-limfjordsforbindelse.dk

Et andet problem er de mange tilkørsler til motorvejen (flere end noget sted i Danmark på så kort en strækning) kombineret med meget trafik. Det kan dels skabe forvirring, dels tilbagestuvning ved frakørsler. Disse problemer kan også lindres, hvis der kommer et ekstra spor i hver retning som er et led i øst-løsningen. Sporet til højre kan evt. kan adskilles med en bred, stiplet linje.

For vest-løsningen taler dog, at man opnår en aflastning af E45-stringen og at den (mindre) andel af bilerne, der benytter Egholm-ruten, vil opnå større færdselssikkerhed her, bl.a. fordi vejen er nyere.

I VVM/MKV kan man læse den begrundelse for Egholmmotorvejen, at der vil komme færre uheld fordi **lokalvejnettet** aflastes, når man kan komme på motorvejsnettet i begge retninger.

Denne aflastning bliver **yderst begrænset**, da Egholm-motorvejen kun vil "trække" i de yderste vestlige områder, illustreret med dette kort fra VVM 2021's bilag om trafik:

Egholmlinjen Nordgående Ruteneg



Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 8:
Derfor bør man snarest undersøge det østlige alternativ

Det er uhensigtsmæssigt ikke at undersøge Anker Lohmann-Hansens alternativ forud for en beslutning om 3. Limfjordsforbindelse.

Historisk set er der sket dette: En negativ forrentning på en østlige model med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i **Aalborg Byråd 2011** tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej i en række andre beslutningsmæssige sammenhænge, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt.

Men noget tyder på, at **anlægsprisen på den østlige model** var *pustet kunstigt op* i VVM 2011 – og at dette var en af årsagerne til den lave forrentning. Det virker f.eks. usandsynligt, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. i en foregående VVM i 2006 til hele 5,4 mia. ved VVM 2011.

Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 udformet den model for den østlige linjeføring, de blev udnersøgt. Den indeholdt to ekstra tunnelrør med 3 spor, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden! Dette krævede en meget stor udfletning på den sydlige fjordbred, som krævede ekspropriation af næsten hele erhvervsområdet ved Mineralvej.

I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at det var muligt med en billigere løsning, hvor man kunne **nøjes med et enkelt nyt rør under Fjorden.** I en sådan model kunne retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden, ligesom det ses i Tyskland og Holland. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden (eller 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning).

Der forelå **to modeller** til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra civilingeniør, lektor Anker Lohmann-Hansen. Kun den første blev undersøgt. Den havde den nogle tydelige skavanker, der gjorde, at den let kunne forkastes.

Dette gav ikke Vejdirektoratet anledning til at undersøge den anden model.

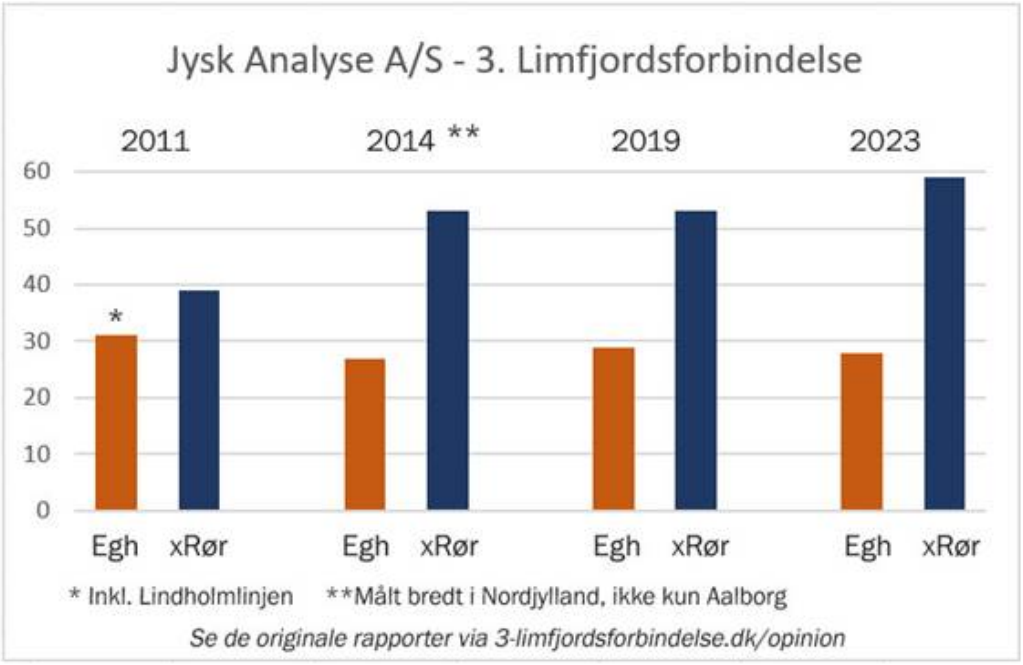
I stedet lavede direktoratet selv en skitse med tre tunnelrør, som kunne fungere bedre, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia.

Årsagen til den høje pris var, at Vejdirektoratets skitse tog udgangspunkt i den overdimensionerede model med kæmpe udfletning syd for Fjorden (se kort nederst) og blot ændrede antallet af rør ved fjordpassagen. På denne ikke videre reflekterende baggrund mente Vejdirektoratet at kunne forkaste en østlig løsning som sådan.

Dette kan i høj grad kritiseres, og mange tog det ikke for gode varer

Opinionsundersøgelser både 2011 og 2014 viste, at langt de fleste stadig foretrak en østlig løsning frem for en rute via Egholm:

Opinionsundersøgelser foretrækkes via Egholm ell. xRør?



Formentlig som led i taktikken fra Egholm-motorvejs-tilhængernes side blev der i 2014 skabt en masse røre omkring nogle lodsejere ved Skelvej i Nørresundby, som ikke vidste, om en vestlig motorvej skulle gå hen over deres grunde. Man fik en fornemmelse af, at de hellere så en motorvej hen over deres lodder end at leve videre med uvisheden. Preben Bang Henriksen (V) besøgte disse ejere med hele den lokale presse på sidelinjen, og der kom store forsidehistorier ud af. Se nærmere i en hel bog, der skildrer, hvad der skete i den politiske debat om forbindelsen først i 2010'erne.

På baggrund af det politiske pres blev spørgsmålet om linjeføring taget op i forbindelse med et **forlig om overskydende midler fra en jernbane.** En gruppe transportordførere aftalte (dagen efter, at folketinget var gået på ferie) at linjeføringen skulle gå via Egholm. Formentlig uden langvarig diskussion, men fordi den nordjyske repræsentant skulle have noget til gengæld for at ikke at få del i jernbanemidlerne.

Denne politiske aftale blev efterfølgende forvekslet med en folketingsbeslutning, hvilket betød, at det østlige alternativ ikke blev undersøgt i forbindelse med **opdateringen af VVM 2021**. Det blev i 2019 skrevet ind i kommissoriet for denne undersøgelse, at man kun skulle se på linjeføringen via Egholm. Dette er formentlig i strid med **Vejlovens** krav om at man skal undersøge "rimelige alternativer" i VVM-processer. Men det var et krav/ønske fra Aalborgs borgmester, der troppede op i Transportministeriet med 2,5 mio. kommunale kr. som tilskud til undersøgelsen.

Som følge af alt dette er det ikke blevet afdækket, om en østlige løsning, som foreslået af Anker Lohmann-Hansen, vil give større overskud end en vestlig. Det er der god grund til at forvente, da den samfundsmæssige værdi af en vestlig løsning har vist sig at være faldet fra ca. 4,5 mia. til ca. 0,5 mia. i VVM i 2021. Desuden er der siden 2011 sket store ændringer i trafikmængden og i undersøgelsesmetoderne, senest med fremkomsten af Grøn Mobilitetsmodel, hvor myldretidsproblemer også er med i analysen.

Afgørende for Egholmmotorvejens trafikantmæssige gevinster i 2011 var vel primært **genvejen** vest om Aalborg mod Jammerbugt kommune (38.000 indbyggere). I 2021, hvor der er **trængsel og tidstab ved**

kørsel på E45, fremkommer gevinster vel i høj grad via fjernelse af denne trængsel og disse tidstab. En østlig løsning med udvidelse af E45 kan også opløse trængslen, muligvis endda bedre end en vestlig, som kun tager 23 % af trafikken fra. Derved – og på grund af lavere pris – kan den **forventes at opnå større samfundsmæssig gevinst.**

Allerede ved evt. åbning af en vestlig forbindelse i 2032 forventer Vejdirektoratet 80.800 biler i Limfjordstunnelen HDT. Altså over kapacitetsgrænsen på 80.000! Det pointerer behovet for at vælge den model, der er bedre til bekæmpelse af trængsel.

Vi mangler altså en undersøgelse af Anker Lohmann-Hansens model for en 3. Limfjordsforbindelse med et enkelt ekstra rør og med reversibel trafik i det midterste rør foretaget med moderne metoder på basis af dagens trafiktal. Som det ses på søjlediagrammet oven for ønsker en meget stor del af befolkningen en sådan løsning (udvidelse af den nuværende forbindelse), hvorfor det alene af denne grund er forkasteligt, at politikerne lukker helt af for at undersøge sagen. Lad os dog få sandheden på bordet om, hvad der er bedst!

Årsager til at man bør lave denne undersøgelse:

- **Vejloven** er ikke blevet overholdt ved VVM 2021
- Der er tegn på, at størst **forrentning** opnås med øst-løsningen (udvidelse af E45-korridoren)
- Der er meget stor **folkelig** interesse i, at man vælger en østlig løsning
- Hvis man undersøger sagen og vælger den bedste, vil der komme mere ro på i Aalborg, hvor **uenigheden og splittelsen** om denne sag er uhensigtsmæssig stor og formentlig bliver større ved start på anlæg af vejen.

Foruden løsningen fra Anker Lohmann-Hansen er der i 2022 fremkommet et forslag fra **professor og leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen,** som også bør undersøges, hvis man har interesse i at finde den bedste model som verden ser ud i dag (og ikke som den så ud i 2011).

Han foreslår en østlig løsning, hvor Kridtsvinget erstattes af en frakørsel i Nørresundby ned mod Aalborg City. I hans brev med dette forslag hedder en overskrift "Egholmforbindelsen er ikke et godt projekt".

Opsigtsvækkende svært at få alternativet beregnet!

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen, Trafikalt folkeparti og mange andre har opfordret transportministeren til at undersøge i det mindste trafikdelen (ved kørsel af Grøn mobilitetsmodel), men det er konsekvent blevet afvist. Det koster ca. 100.000 kr. og tager 1-2 måneder.

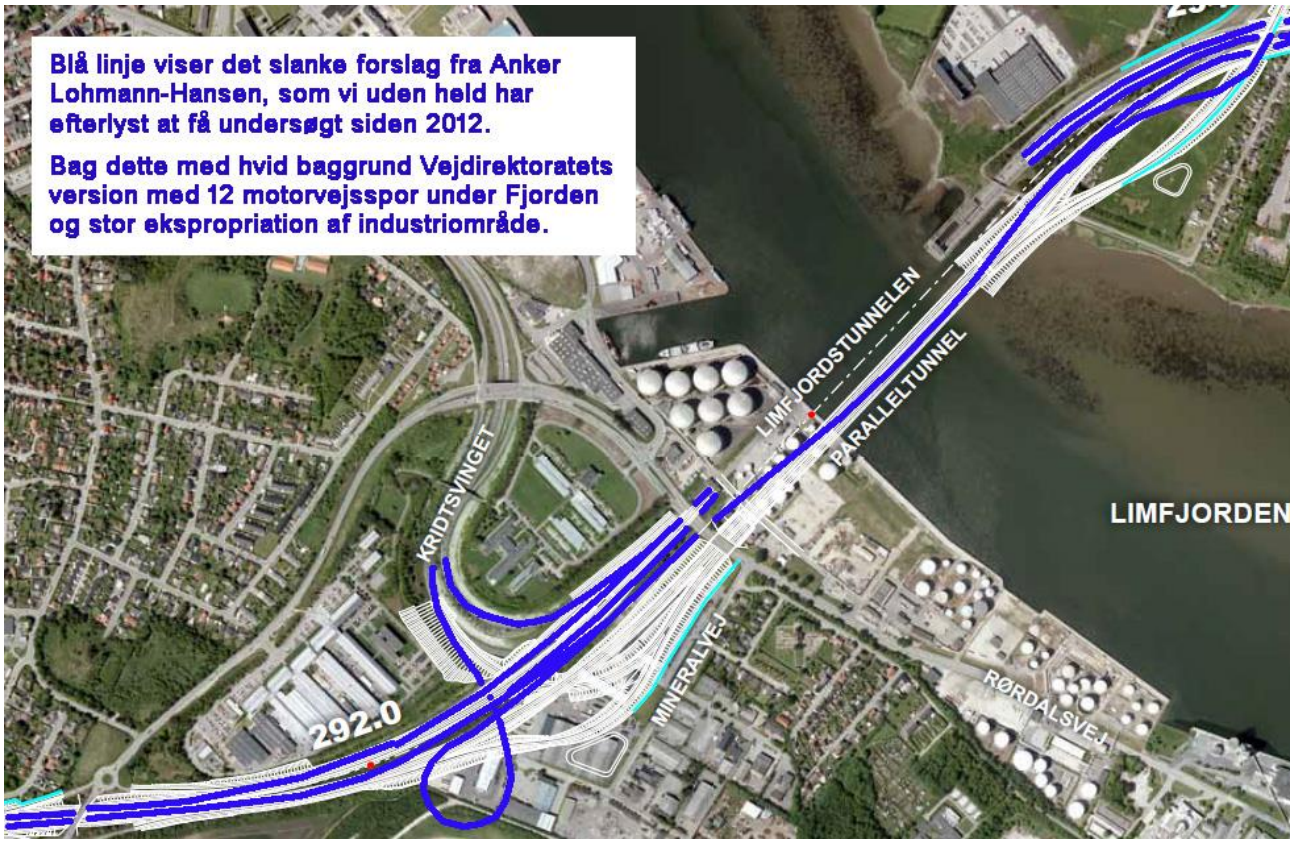
Efter hvad jeg er oplyst, har Borgerbevægelsen for nylig tilbudt transportministeren 100.000 kr. for at han bestiller denne undersøgelse, men det er også blevet afvist.

Efter hvad jeg er oplyst, har Borgerbevægelsen så henvendt sig til flere ingeniørfirmaer for at bestille computerkørslen her, men det er også blevet afvist - formentlig fordi **ingen af disse vil lægge sig ud med den store kunde: Transportministeriet!** Det kunne jo risikere at ske, hvis de medvirkede til en undersøgelse, der sådede tvivl om Transportministerens dispositioner i denne sag. Det er uacceptabelt!

Man kan derfor håbe, at folketinget vil kræve denne undersøgelse.

Situationen må betegnes som udemokratisk - og uhensigtsmæssig for staten, som risikerer en investering på op mod 8 mia. med alt for ringe udbytte.

Illustration: Vejdirektoratets overdimensionerede model med 12 motorvejsspor og modellen fra Anker Lohmann-Hansen indtegnet:



Se mere om Anker Lohmann-Hansens model på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 9:
Forslaget til anlægslov foreslås erstattet med følgende

”Folketinget konstaterer, at den samfundsmæssige værdi af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen er faldet med 88 % (fra 5347 til 624 mio. kr. siden beregningen ved VVM 2011). Det høje tal i 2011 var udslagsgivende for valg af linjeføring, men det gælder altså ikke længere. Medregnes taksering af CO2 ved anlæg, er den samfundsmæssige forrentning for Egholmforbindelsen sandsynligvis negativ.

Dertil kommer, at der er blevet påpeget mange andre problemer ved vejforløbet, og at lokalbefolkningen i stigende grad er modstander af vejen.

Flere fagfolk har vurderet, at der er grund til at forvente en forrentning på 2 mia. kr. eller mere, hvis man vælger alternativet: en udvidelse af E45 inklusive et eller to ekstra tunnelrør nær de nuværende.

Folketinget beslutter derfor, at loven om en 3. Limfjordsforbindelse skal afvente en opdatering af beregningen af alternativet: en udvidelse af E45 inkl. ekstra tunnelrør.”

BAGGRUND:

I 2011 blev en udvidelse af E45 frarådet af Vejdirektoratet som løsning. Dette er blevet kritiseret
- fordi beregningen tog afsæt i en model med hele 12 kørespor under Fjorden (en forøgelse på 100 %)
- fordi der ikke dengang var så meget trafik på E45, at en aflastning ville give trafikantgevinster.
- fordi der i 2011 blev benyttet en beregningsmodel, som ikke kunne identificere de særlige problemer i myldretiden

Situationen er anderledes i dag på alle tre punkter:
- der ligger to forslag fra kompetent side, som fungerer med færre kørespor under Fjorden
- trafikken på E45 er i dag så stor og med så mange køer, at øgning af kapaciteten her kan skabe store trafikantgevinster.
- den nye ”Grøn mobilitetsmodel” muliggør beregning hvor døgnet opdeles i 10 perioder

3. Limfjordsforbindelse har været på tegnebrættet siden sidste århundrede. En genberegning kan forsinke den yderligere. Men forsinkelsen kan dog tillægges mindre betydning ud fra følgende betragtninger:
- En estimering af indtægtssiden (trafikantgevinsterne) vil kunne foretages på 1-2 måneder.
- En estimering af udgiftssiden (primært anlægsomkostningen) kan formentlig foretages af

Vejdirektoratets eksperter også på 1-2 måneder.
På den basis får man de vigtige data frem om forventet samfundsmæssigt overskud.

Såfremt denne linjeføring viser sig væsentlig mere økonomisk attraktiv end linjen via Egholm, kan projektet igangsættes hurtigt på følgende måde:
- først udformes en VVM alene for udvidelsen af E45-motorvejen
- parallelt udformes en VVM for de mere komplekse dele af projektet (tunneler, motortrafikvej).

Når den første VVM er kommet igennem høring og er vedtaget, kan arbejdet med udvidelsen af E45 starte, hvilket forventes at tage ca. 3 år. Dette betyder, at der allerede omkring 2028 kan stå ændringer klar, der forbedrer kapaciteten på E45 og dermed letter trafikken – hvilket er tidligere end en Egholmforbindelse, der først kan få sin aflastende effekt, når den er helt færdig. Senere kan VVM-rapporten om de større og dyrere elementer (tunnel, motortrafikvej) stå klar og sendes i høring. På dette tidspunkt kan man stadig vælge, om den næste fjordforbindelse skal gå via Egholm eller en udvidelse af E45-korridoren, hvor den billigste del dog er klar i udgangspunktet.

Trafikalt Folkeparti v/Anders Wested, trafikaltfolkeparti@outlook.dk, tlf. 20489503, 11. jan 2024

Høringssvar 10:
En positiv vision om infrastruktur i Nordjylland

Længere nede i denne mail har jeg (som ikke professionel) et forslag til kørebaneforløb ved en udvidelse af E45. Elementer i mit forslag:

- Et minimalt antal ombygning af nye broer
- Mulighed for næsten uhindret gennemkørsel af motorvejen i de to inderste spor fra nord til syd.
- Kraftig stiplet linje til det yderste spor til brug som krybespor og/eller til- og frakørselsspor.
- Ingen udvidelse mellem Ådalsmotorvejen og Universitetsboulevarden, fordi trafikken er forholdsvis lille her.
- Fast 3+1 kørebaner under fjorden ved Limfjordstunnelen, mens ***det midterste spor i det midterste rør benyttes til buskørsel*** – kl. 0-12 syd på og kl. 12-24 nordpå, se stiplet markering.
- Park-N-Ride P-plads ved Bouet med særlig bygning til udlevering af forudbestilte supermarkedsvarer og med afgangssted for busser.
- Ved trængsel (i myldretider) skal bilister kunne henvises til at benytte disse busser som en hurtigere måde at nå frem. De kører fra Bouet og i flere retninger på Aalborg-siden. Omvendt eftermiddag.
- Mulighed for overledning mellem motorvejsspor nær tunnelen ved uheld i et rør, men ikke til dagligt.
- Brug af eksisterende skråbro til Nøresundbygrenen
- Stikvej til City Syd, ombygning af Kridtsvinget og motortrafikvej til Vadum som foreslået af Anker Lohmann-Hansen
- Der skal gives tilbud om ekspropriation af huse, der er særligt støjramte langs E45 og benyttelse af disse huse til kontor, korttidsudlejning eller lignende.

Forventet pris for denne lidt skrabede version af en E45 udvidelse ca. 4 mia. kr.

Kan Nordjylland få råderet over nogle af de sparede midler til andre infrastrukturprojekter, kan disse f.eks. være

- Støjskærme ved Dall Villaby og optimering af støjskærme langs resten af E45 i området.
- Forbedring af jernbanen mellem Aalborg og Hirtshals (vigespor, elektrificering) så det manglende led fra Europa mod Norge for godstransport via tog kan blive etableret.

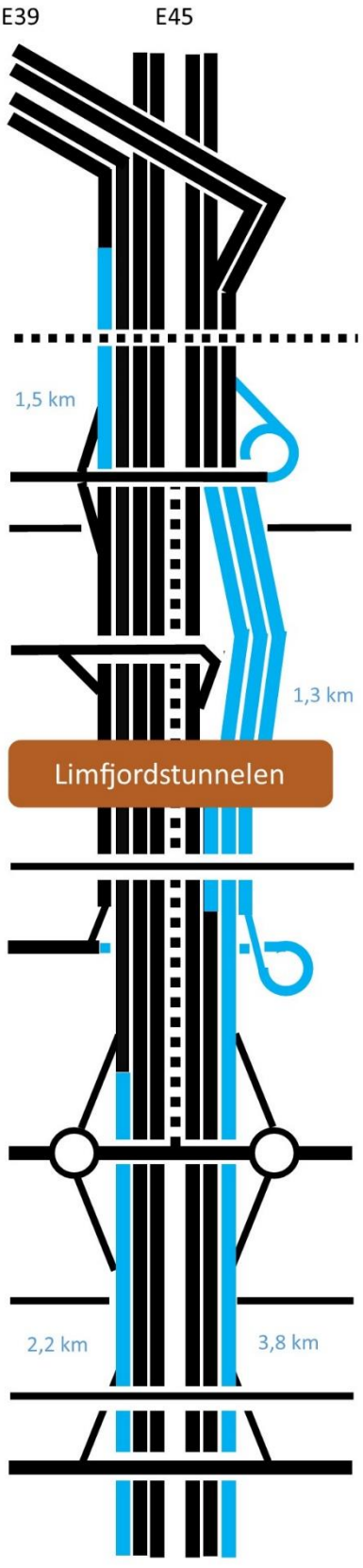
Containere kan herefter transporteres på tog fremfor via motorvej E45, der aflastes i sin fulde længde for lastbiltrafik.

- Tilskud til etablering af den påtænkte gang/cykelbro øst for Limfjordsbroen. Samtidig kan der tilføjes et enkelt kørespor til plusBus 1, hvorefter Limfjordsbroen ikke behøver at have et særligt spor reserveret til busser.

Se grafikken på næste side.

Forslag til udvidelse af kørebaner

/ Anders Wested tlf. 20489503
Trafikalt Folkeparti
anderswested@live.dk 3-8-2023



Motorvejskryds Vendsyssel [A]

Østre Fælled Vej [B] fjernes

Forbindelsesvejen [C]

Uttrupvej sti [D]

Nørresundby grenen [E]

Limfjordstunnelen [F]

Rørdalsvej [G]

Kridtsvinget [H]

Øster Uttrup Vej [I]

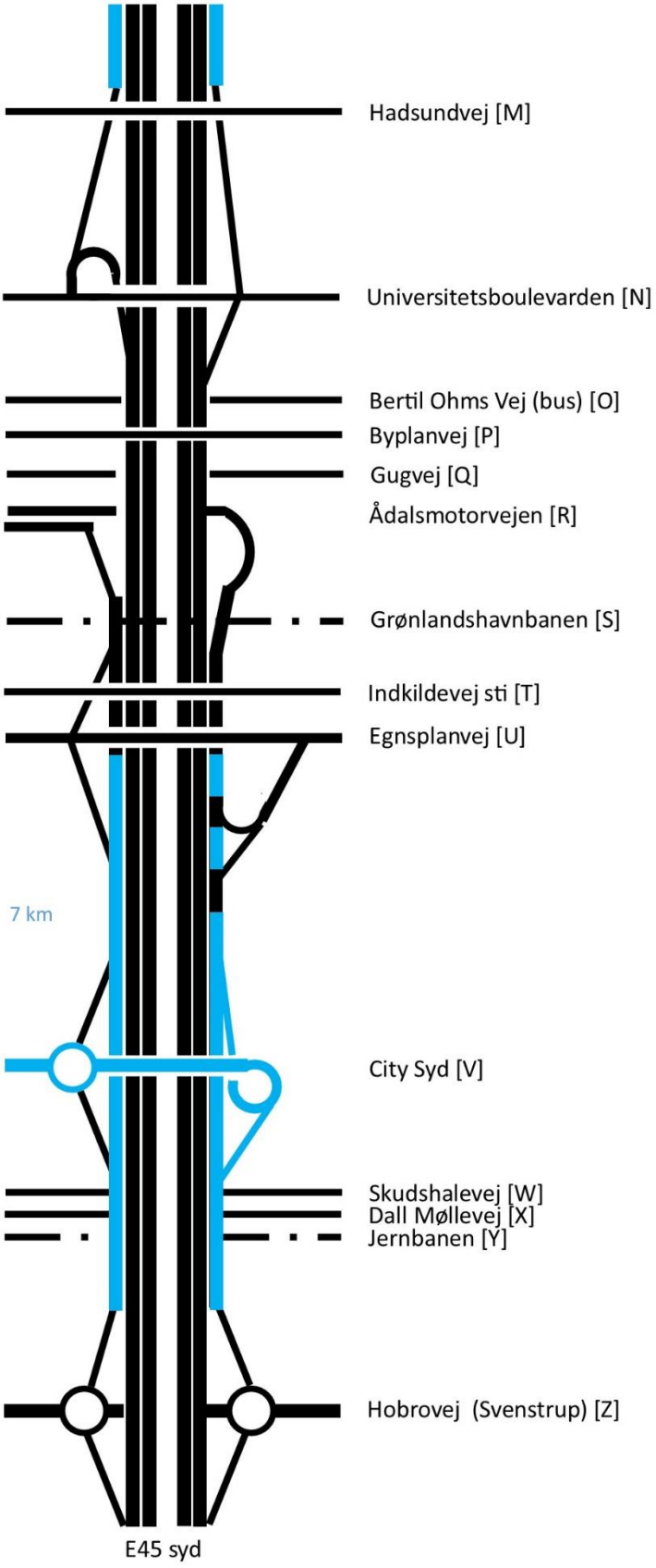
Jens Baggesens Vej [J]

Nørre Tranders Vej (sti) [K]

Humlebakken [L]

= ensrettet busvej
(følger myldretider)

Rød skrift: Broer der skal nedrives og genopbygges


Hadsundvej [M]
Universitetsboulevarden [N]
Bertil Ohms Vej (bus) [O]
Byplanvej [P]
Gugvej [Q]
Ådalsmotorvejen [R]
Grønlandshavnbanen [S]
Indkildevej sti [T]
Egnsplanvej [U]
7 km
City Syd [V]
Skudshalevej [W]
Dall Møllevej [X]
Jernbanen [Y]
Hobrovej (Svenstrup) [Z]
E45 syd

Ved beregning af samfundsmæssig værdi af disse tiltag, bør man foruden den samlede anlægssum medtage de trafikale gevinster, der følger af at frigøre Limfjordsbroen for busbaner, bygge en hurtigere busforbindelse øst for Limfjordsbroen, flytte gods over på tog og frigøre plads på motorvejene mod Hirtshals. Foruden selvfølgelig at denne model er bedre end Egholmforbindelsen til at forhindre køer til/fra Frederikshavn og til/fra Aalborg C og Ø.

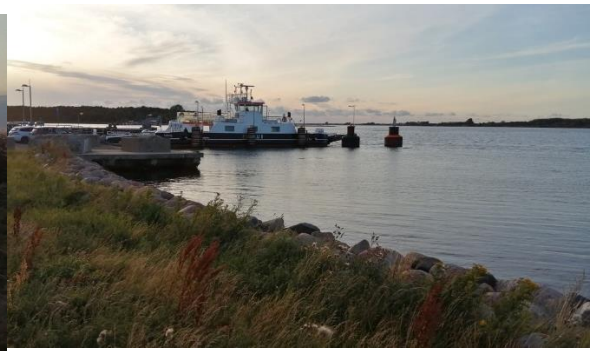
Jeg gentager, at der er tale om en tegning fra en ikke-fagmand, men det kan være til inspiration hvis man vælger at revurdere projektet.

Med en sådan model kan man **bevare enestående rekreative områder mod vest** og bevare Hasseris' rolle som liebhaverkvarter, hvilket vil øge Aalborgs evne til at tiltrække og fastholde højt uddannet arbejdskraft - især fra byer med massive bebyggede områder som København og Aarhus.

Der er et kæmpe potentiale i de smukke områder mod vest, hvilket man f.eks. har kunnet opleve ved de mange musikarrangementer mod motorvejen afholdt ved Verdens Ende mens solen går ned. Netop hvor der påtænkes placeret en motorvej på tværs!







Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gustav Vernal (gustav.vernal@gmail.com)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:50
Bilag: Vesterkærets Skole_ Høringssvar i forbindelse med Forslag til Lov om anlæg af en 3 (1).docx;

Kære Anders Petersen,

Vedhæftet den mail er bemærkninger til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra Skolebestyrelsen på Vesterkærets Skole, Aalborg

På vegne af skolebestyrelsen
Gustav Vernal
(Formand for skolebestyrelsen)

---
m +4571773583
e gustav.vernal@gmail.com

Høringssvar i forbindelse med forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. (UDKAST)

Skolebestyrelsen på Vesterkærets Skole i Aalborg, vil ~~i forbindelse denne høring~~ gerne gøre opmærksom~~me~~ på 2 områder hvor anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse overi~~ den udformning den er præsenteret -~~ ~~"~~Egholm~~linjen" -~~ vil påvirke skolen og lokalområdet negativt.

Mere t~~T~~rafik gør skolevejen usikker

Alle b~~B~~eregninger vis~~og forventningen~~ er, at en motorvej vest om Aalborg vil medføre mere trafik i lokalområdet i Aalborg Vestby. Her er flere veje i forvejen meget belastede. Yderligere belastning~~, og det~~ vil medføre en mere usikker skolevej for vores børn til og fra skolen. En usikker skolevej betyder, at flere forældre vil vælge at bruge bil til at bringe deres børn til og fra skole~~,~~ i stedet for at lade børnene cykle. Hvilket igen medfører mere trafik omkring skolen og at mål for at vores børn kan få en sund og klimavenlig livsstil bliver svære at opnå.

Egholmlinjen løser ikke trafiktrængslen i Aalborg, da arbejdspladser, nye store boligområder og et nyt stort supersygehus ligger tæt på mot~~o~~ervejen E45 i det østlige Aalborg. En vestlig forbindelse vil således ikke aflaste trafikken, der hvor den forventeligt øges Vi frygter således, at dette vil medføre øget trafik tværs gennem byen, og dermed øge det trafikale pres i området omkring Vesterkæret Skole. ~~-~~Det vil sige, at de aldrig vil benytte sig af den nye forbindelse, og hvis de gjorde, vil det få endnu større konsekvenser for Vestbyen og hele Aalborg by, for så skal trafikken ledes gennem de mindre veje.

NOTE: Dette sidste afsnit bliver lidt selvmodsigende i forhold til vores pointe oven for om mere trafik på skolen. Kan vi skærpe det, så vi undgår at punktere vores eget argument? Kan vi eventuelt fortsætte således fra "Det vil sige … at trængslen i øst vil komme til at stige mere, end forbindelsen i vest vil aflaste. Vi frygter, at flere af trafikanterne til øst, vil være nødt til at bruge forbindelsen i vest, hvilket vil medføre endnu større konsekvenser for Vestbyen og hele Aalborg by, da trafikken så skal ledes tværs gennem byen ad mindre veje.

Formatted: Font: Italic

Støj skader helbred og indlæring

Vi er bekymrede~~t~~ for den støj, der følger med ~~konsekvenserne af~~ en motorvej, og hvad det vil betyde for Vestbyens indbyggere og friluftslivet i Vestbyen som benyttes af skolens elever. Både som en del af skoledagen og som en del af mange børns fritidsliv.

Vejdirektoratet skriver selv i deres seneste støjberegning: "En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand."

NOTE: Skal vi tilføje, at ifølge EU's miljøagentur kan længerevarende udsættelse af støj føre til alvorlig sygdom, søvnforstyrrelser og nedsat kognitiv indlæring hos børn? Hvis ikke, så slet også lige fra mit forslag til under-overskrift

Til: Borgerbevægelsen Nej tak til vestlig motorvej (borgerbevaegelsen@live.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Borgerbevægelsen Nej tak til vestlig motorvej (borgerbevaegelsen@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse - EU- vurderinger
Sendt: 11-01-2024 23:25
Bilag: 2024-01-11 Borgerbevægelsens høringsvar - EU-vurderinger.pdf;

Til Transportministeren

Hermed fremsendes Borgerbevægelsens Høringssvar – vedr. Miljøkonsekvensvurderingens EU-vurderinger, idet disse ligger til grund for forslag til anlægslov.

Borgerbevægelsens kritik er retlig.

Med venlig hilsen

Louise Faber

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Fra: Borgerbevægelsen Nej tak til vestlig motorvej <borgerbevaegelsen@live.dk>
Sendt: 11. januar 2024 18:28
Til: TRM@trm.dk; arp@trm.dk
Emne: Høringssvar vedr. anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse

Til Transportministeren

Hermed fremsendes Borgerbevægelsens Høringssvar – et resume vedr. forslag til anlægslov om Egholmmotorvejen/3. Limfjordsforbindelse.

Resumeet indeholder en oversigt over Borgerbevægelsens retlige kritik.

Med venlig hilsen

Louise Faber

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Til Vejdirektoratet og Transportministeren

Indleveret på Vejdirektoratets høringsportal

og fremsendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 11/1-2024

MKV-2023 vedr. Egholmlinjen: FEJL i VVM- og EU-vurderinger m. anlægslov

Indhold

1. Miljøkonsekvensrapporten er ikke fuldstændig 2
1.1. Udestående vedr. grundvandssænkning 2
1.2. Udestående vedr. forureningsforhold 2
1.3. Udestående vedr. Klima 3
2. Habitatvurderinger er mangelfulde og ikke med videnskabelig vished 3
2.1. Udestående Flagermus 3
2.3. Udestående i forhold til Strandtudser 5
2.4 Udestående vedr. Birkemus 6
3. § 3 - Naturvurderingerne er for gamle og forkerte 7
3.1 Udestående ifht. placering af erstatningsnatur 8
3.2 Udestående ifht. vandløb 9
3.3 Udestående ifht. fisk 9
3.5. Udestående vurderinger Vandrammedirektivet – de målsatte vandløb 12
4. Natura 2000-konsekvensvurderingen 14
4.1. Odder – Habitatvurdering, dispensation og Natura 2000-konsekvensvurdering 14
4.2. Spættet sæl 18
4.3. Hav og flodlamprette 19
4.4. Natura 2000-konsekvensvurderingen – F1 og øst for F1 20
4.5. De kumulative virkninger er vurderet forkert 22
5. Samlet 23

1. Miljøkonsekvensrapporten er ikke fuldstændig

Det fremgår af MKV-2023, kapitel 16, side 590-591 om eventuelle usikkerheder og mangler, at

> *"(…)* ***projektet med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse endnu ikke er færdigprojekteret****.*
>
> *Der vil derfor kunne forekomme justeringer og ændringer i forbindelse med detailprojekteringen, herunder anvendte arbejdsmetoder, der ikke har kunne forudses i miljøkonsekvensvurderingerne."*

Projektet skal være færdigprojekteret, forinden der kan vedtages en anlægslov. Miljøkonsekvens rapporten skal være fuldstændig og EU-vurderingerne endelige, jf. bl.a. EUD C-463/20 Namur-est.

1.1. Udestående vedr. grundvandssænkning

De er væsentlige udestående beslutninger vedr. grundvandssænkning, der ikke er afklaret i de "foretagen vurderinger"

"Da behovet for ***grundvandssænkning ikke er fastlagt nærmere****, kan konsekvensen af de midlertidige sænkninger af grundvandet have et større omfang, end det fremgår af rapporten****."***

"De strækninger, hvor det kan være relevant at sænke grundvandet i anlægsfasen, er identificeret på et overordnet niveau. Der er ***ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang****. Både kendskab til nærliggende forureningers art og omfang i nærheden af grundvandssænkningerne har stor betydning for at gennemføre en konkret vurdering af påvirkningen af grundvandskvaliteten.* ***Forholdet bør derfor undersøges nærmere i detailfasen, når de eventuelle nødvendige afværgetiltag planlægges****."*

"Usikkerhed omkring grundvandssænkninger og deres udbredelse betyder, at det er usikkert om forurenende og potentielt forurenede lokaliteter påvirkes. ***De nævnte usikkerheder vil blive håndteret i detailfasen****, og derfor giver de ikke anledning til at ændre konsekvensvurderingerne*."

Se tillige om forhold vedr. grundvandssænkning, der udskydes til detailprojekteringsfasen MKV-2023 side 36, side 529, side 537, side 539, side 570.

1.2. Udestående vedr. forureningsforhold

MKV-2023, kapitel 16, side 591: *"Der er ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening.* ***Forholdet bør undersøges nærmere i detailfasen****, så en jordhåndteringsplan kan afklares med Aalborg Kommune og eventuelt nødvendige afværgetiltag planlægges.*

MKV-2023, kapitel 16, side 591: *"Der er ikke kendskab til omfang af eventuel udsivning af gas ved tidligere lossepladser, som i form af kuldioxid og metan kan påvirke arbejdsmiljø, afgravningsmetode og jordhåndtering.* ***Forholdet bør derfor undersøges nærmere i detailfasen****, så eventuelt nødvendige tiltag og værnemidler tages i brug."*

MKV-2023, side 546, om *Lokalitet 851-1372 (V1) er et autolakerings- og autoværksted, hvor der er risiko for forurening med olieprodukter og chlorerede opløsningsmidler"*, der først skal **undersøges i forbindelse med detailprojekteringen**.

MKV-2023, side 568, hvor det først i ***forbindelse med detailprojekteringen*** skal der indhentes opdaterede oplysninger som kan få betydning for jordhåndteringen, herunder oplysninger om områdeklassificeringer, V1 og V2 kortlagte ejendomme fra Aalborg Kommune og Region Nordjylland.

1.3. Udestående vedr. Klima

MKV 'Klimamæssige konsekvenser' anfører, at den faglige vurdering af øget udledning af drivhusgasemissioner er væsentligt negativ, og derfor fordrer afværgeforanstaltninger. Afværgeforanstaltningerne beskrives sådan: *"Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton* ***bliver først defineret i en efterfølgende udbudsproces****."*

> MKV er ikke fuldstændig. Det er i strid med VVM-direktivet, at det ikke fremgår, i hvilken grad de væsentlige skadelige virkninger på miljøet undgås, forebygges, begrænses eller neutraliseres. Vurderingen mangler både i anlægs- og driftsfasen.

2. Habitatvurderinger er mangelfulde og ikke med videnskabelig vished

2.1. Udestående Flagermus

MKV: Fourageringsområdet Limfjorden er ikke vurderet.

> Dette er en fejl, både vand og damflagermus kan fouragere på Limfjorden. Det er således utilstrækkeligt når påvirkningen på fourageringsområdet Limfjorden og de ledelinjer, der gør at flagermusene flyver fra deres indlandslokaliteter til Limfjorden ikke vurderes. Dette er specielt en fejl for damflagermus, der kan flyve over længere distancer.
>
> Det skal tillige tages i betragtning, at 2 meget vigtige vinteropholdslokaliteter, ligger indenfor flagermusenes flyveafstand fra projektet. Her skal der peges på Thingbæk Kalkminer, og Smidie kalkminer ved Lille Vildmose

MKV omtaler habitatdirektivets beskyttelse af flagermus, som om Bilag IV beskyttelsen kun gælder for *"væsentlige habitater for flagermus".*

> Det er forkert. Se bl.a. EU-dom Skydda Skogan (C-473/19 og C-474/19), hvor det fremgår at selv rasteområder for enkelte individer er omfattet af beskyttelsen mod beskadigelse eller ødelæggelse.

Derfor er det også forkert, når det vurderes, at der ikke er en påvirkning, fordi der ikke forekommer større skove. De fleste af arterne trives ganske fint i mindre skovpartier eller ældre levende hegn og deres yngle- eller rasteområde er beskyttede uanset størrelse og placering.

MKV side 76: *"**Ved detailprojektering af projektet skal alle træer, der planlægges fældet, besigtiges** for at undersøge, om der er mulige raste- eller ynglekolonier af flagermus."*

MKV side 76: ***"I forbindelse med detailprojekteringen skal det samtidig sikres, at bygninger**, der skal nedrives, ikke indeholder yngle- eller rastekolonier af flagermus. Det kan f.eks. ske ved supplerende feltundersøgelser."*

Denne fremgangsmåde er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet, idet undersøgelsen og vurderingen udskydes til senere i processen. Dette er en klar og væsentlig mangel idet der skal skabes tilsvarende yngle- og rasteområder ved projekter, hvor der påvirkes yngle eller rasteområder. Derudover er damflagermus, der både er en Bilag 1 udpegningsart og en Bilag IV-art, tilknyttet til bygninger og damflagermusen er tilknyttet natura2000 områderne med kalkminer. Udskydelse af de nærmere undersøgelser til senere accepteres ikke i EU-retten. Konklusionerne skal være med videnskabelig vished. Det skal undersøges inden beslutningen om anlægsloven træffes, om et hus eller et træ fungerer som yngle- eller rastested. MKR skal redegøre for at der er lavet tilstrækkeligt med kompenserende foranstaltninger til at sikre opretholdelsen af den økologiske funktionalitet, og det er kun muligt, hvis undersøgelserne er udført inden anlægsloven vedtages.

Denne problemstilling er særligt relevant ved ejendommen på Teglværksvej, hvor det er helt åbenlyst at vurderingen og undersøgelsen er udskudt og at der helt åbenlyst vil ske skade på yngle- eller rasteområde for trold/dværgflagermus.

Særligt de steder hvor damflagermusene er registreret skal der laves en vurdering – og de landejendomme, som i forbindelse med projektet skal nedrives både på Egholm og Nørholmsvej burde have været besigtiget. De huser givet flagermus.

MKR indeholder på det foreliggende grundlag, derfor ikke fyldestgørende oplysninger. Der gør det muligt at vurdere om der er en risiko for påvirkning af yngle og rasteområder for flagermus, der opfylder habitatdirektivet.

At et område ikke har stor betydning for flagermus, gør ikke at det ikke kan være beskyttet. Selve forudsætningen for vurderingen ses derfor at være mangelfuld.

Der er langs med linieføringen registreret 9 forskellige flagermusearter af de 13 arter der i alt er kendt fra DK. Det svarer til at rundt regnet tre fjerdedele af alle de i DK forekommende flagremusearter lever i projektområdet.

I betragtning af at der nyanlægges ca. 18,3 km og flere strækninger er med artsrig og formentlig flere af arterne har relativ stærke bestande indenfor risikoafstand af projektområdets linieføring, kan projektet påvirke flere af flagermusearters overlevelse betydeligt på grund af trafikdrab. Især 4 arter er udsat for risiko for trafikdrab. Frynse, - Trold-, Dværg-, Sydflagermus. 4 arter flyver/fouragerer i under 2 meters højde og er dermed de mest udsatte for kollisioner med køretøjer på motorvejen.

2.3. Udestående i forhold til Strandtudser

MKV: Strandtudsen er en pionerart.

> Strandtudsen er meget krævende med hensyn til valg af ynglelokaliteter. Det er en fejl, at det anføres at det er en pionerart.
>
> Strandtudse er registreret på 2 lokaliteter i traceet på Egholm og ved Nørholmvej. Oplysningerne om populationernes størrelse inden for dens naturlige udbredelsesområde er utilstrækkelig. Antallet af lokaliteter hvor arten forekommer, har i de senere årtier været i rivende tilbagegang i Danmark og andre nordeuropæiske lande. Strandtudsen er iflg. Artikel 17-indberetning fra 2019 i stærkt ugunstig bevaringsstatus. Arten har en høj sårbarhed i forhold til projektets påvirkning.
>
> Trafikdrab er en væsentlig trussel mod arten, da strandtudse i lighed med skrubtudse, foretager relativt lange vandringer. Især om efteråret hvor den unge generation fra sommerens yngleresultater foretager massevandringer. Når disse vandringer krydser veje, trafikdræbes der et meget stort antal individer.

Afværgeforanstaltningerne er gæt og gisning

MKV: Der fremgår at der skal etableres nye grøfter og vandhuller for at sikre den økologiske funktionalitet på Egholm.

> I henhold til bl.a. afgørelsen fra Baltic Pipe (19/06809 MFKN) så skal der være kendskab til omfanget og placeringen af disse tiltag på det tidspunkt hvor et projekt tillades og disse vil også skulle fremgå af materialet forud for den offentlige høring så der er vished for at A: den økolgiske funktionalitet opretholdes i MINDST samme omfang og B: det skal være muligt at forholde sig til hvorledes etableringen af disse kompenserende foranstaltninger påvirker miljøet idet der også er elementer der kan påvirke de eksisterende forhold.

MKV: *"Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge."*

> Det er ikke tilstrækkeligt med en skitse og formuleringer som så løse til at det er uafklaret hvad der rent faktisk skal ske på arealerne.

MKV side 113: *"Paddehegn opstilles i maj, hvor padderne vil være stærkt tilknyttet vandhullerne. Herefter indfanges padder i fælder indenfor og udenfor hegnet og ved at fiske i vandhullerne med ketcher efter larver og adulte individer."*

Dette er en forsætlig indfangning der ikke kan gennemføres uden en forudgående fravigelse fra habitatdirektivets, jf. artikel 16. Tilladelsen skal foreligge inden den offentlige høring jvf Namur-est EU dommen og inden anlægslovens (eventuelle) vedtagelse.

Beskrivelsen af metode er helt overfladisk og utilstrækkelig. Placeringen og udformningen af de vandhuller der skal fjernes, skal som minimum være klar så der ved høringen kan ses om den økologiske funktionalitet reelt er opretholdt for de lokale bestande. Denne fremgangsmåde hvor der ikke er redegjort for hvor vandhullerne placeres, er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet og VVM-direktivet.

For strandtudsen er det absolut ikke tilstrækkeligt at der vises et større skraveret område på den sydlige side hvor der kan laves kompensationsarealer. Nogle af dem ligger oven i købet inde i motorvejssløjferne hvor strandtudserne potentielt vil blive slået ihjel ved vandring til og fra arealerne.

MKV side 113: Fjernelse af vandhuller

Fjernelse af vandhuller der fungerer som yngle- eller rasteområder for bilag IV padder kan ikke gennemføres uden en forudgående fravigelse, jf. habitatdirketivet.

MKV 4.6.2: Der skal foretages overvågning i driftsfasen for at sikre at bestandene af bl.a. strandtudse kan opretholdes.

Når det er nødvendigt at foretage overvågning så er vurderingen per definition ikke med videnskabelig vished. Habitatvurderingen er således direktivstridig. Der vil derfor IKKE på tidspunktet for vedtagelsen af anlægsloven være den fornødne vished.

Nødvendigheden af at foretage efterfølgende monitering er således ikke i overensstemmelse med hverken VVM-direktivet, habitatdirektivet eller EU-domstolens praksis. For at kunne anvende denne fremgangsmåde vil der forud for tilladelsen skulle meddeles en fravigelse. Dette er gældende for alle bilag IV arter der skal moniteres.

2.4 Udestående vedr. Birkemus

MKV: Birkesmus er eftersøgt syd for fjorden. Der er anvendt kameraerne til registrering, i perioden 2. maj – 1. juni.

Valget af undersøgelsesområde til afklaring af om der findes birkemus i projektområdets nærhed er fagligt stærkt kritisabelt. Arten burde som minimum også have været eftersøgt langs linieføringen nord for Limfjorden.

Begrundelsen for valg af undersøgelsesområde er at der for godt 80 år siden blev fundet 1 birkemus (? nogle få fund) i selve Aalborg, nærmere bestemt i området omkring nuværende atletikstadion Skovdalen, ved Aalborg Universitetshospital sydlige afd. Efter godt 80 år uden et eneste fund i nævnte område og for den sags skyld i hele Himmerland mm. er det helt forudsigeligt, at der ikke ville blive fundet birkemus i det valgte undersøgelsesområde. Fund ville med andre ord være helt sensationelt.

Afstande fra linieføringen til nærmeste kendte og nyere fund af Birkemus, syd for fjorden er målt i luftlinie over land: Aalborg – Horsens = ca. 125 km, Aalborg – Esbjerg = ca. 190 km, Aalborg – Struer = ca. 120 km.

Den vestjyske bestand nord for Limfjorden, der er derimod Danmarks tætteste fund og sandsynligvis største bestand. Den bestand befinder sig målt fra linieføringen, kun ca. 75 km væk.

På grund af artens "usynlige" levevis, som sammen med meget alsidige biotopsvalg og små territorier, 6-7 mdrs vintersøvn, kan birkemusen udmærket forekomme øst for det kendte nordvestjyske udbredelsesområde, indtil den påtænkte linjeføring.

Derfor må det betragte som mangelfuldt, at arten ikke er eftersøgt nord for Limfjorden, vel og mærke med egnet eftersøgningsmetode, bedst flere af metoderne på samme lokationer.

Såvel valg af eftersøgningsområde syd for Limfjorden er ubegrundet. De relevante undersøgelser udestår. Det er derfor ikke på baggrund af habitatvurderingerne i miljøkonsekvensvurderingen, muligt at afvise, at der kan være birkemuseforekomst i relation til projektområdet. Der kan udmærket være forekomst af birkemus, mest sandsynligt nord for Limfjorden, hvor arten ikke er eftersøgt.

3. § 3 - Naturvurderingerne er for gamle og forkerte

MKV 4.1.1 Det fremgår, at der ikke er udført supplerende besigtigelser for de områder, der er besigtiget i 2016.

> Det er en retlig mangel. Alderen alene tilsiger, at der ikke er et tilstrækkeligt oplyst grundlag til at kunne foretage en vurdering. En 7-8 års tidsramme overstiger den periode, hvor naturen vil kunne udvikle sig. Specielt enge og moser samt heder vil kunne udvikle sig markant indenfor 7-8 år.

Se MFKN (21/10121): Data der er over 5 år gamle ikke nødvendigvis er retvisende i forhold til at kunne vurdere en påvirkning og der bemærkes i afgørelsen at kommunen også skal forholde sig til alderen på deres §3 besigtigelser.

> Det er ikke korrekt at driftsfasen ikke vil kunne påvirke naturområder idet NOx gasser er medvirkende til at øge kvælstofpåvirkningen af naturen – både de beskyttede naturtyper og habitatnaturtyperne. Det er således en klar mangel at der ikke er lavet tilstrækkelige vurderinger for påvirkningen i driftsfasen. Særligt for overdrevene (herunder de sure overdrev på udpegningsgrundlaget) er dette problematisk.

MKV afsnit 4.2.5 anfører, at et areal ikke er omfattet af §3 beskyttelsen *"da det er et fyldsted for flyveaske, der efterfølgende er afdækket med muldjord og tilsået med græs"*

> Dette er ikke korrekt vurdering. Det er historikken og botanikken, der afgør om et areal er beskyttet eller ej. Et tidligere jordopfyld kan sagtens være omfattet af beskyttelsen, hvis blot botanikken er til stede, og hvis det har henligget uden omlæg i en tilstrækkelig lang periode – 7 år for eng/strandeng.

MKV afsnit 4.2.5 anfører, at et areal kun er beskyttet mod omlægning til landbrugsformål, hvis det er beliggende i byzone og byzonen har været gældende før 1992.

> Det er ikke en korrekt gengivelse af retsstillingen. Strandenge eller andre naturtyper der vokser sig ind i beskyttelsen efter 1992 er ikke omfattet af undtagelsen. Det er således af afgørende betydning om engene også var enge i 1992 for at undtagelsen skal være gældende. Hvorvidt det ene eller andet er tilfældet fremgår ikke af MKR, hvorfor det ikke er afklaret endeligt, hvilken retsstilling der gælder.

MKV anfører flere gange, at en påvirkning er begrænset eller ubetydelig fordi en naturtype enten er i ringe eller dårlig tilstand, eller at der kun skal inddrages mindre arealer.

Generelt for de beskyttede naturtyper så er det en fejlagtig konklusion. Det er ikke sådan beskyttelsen af habitatnatur fungerer. Selv mindre inddragelser udgør en overtrædelse af habitatdirektivet, og vil kræve en dispensation uanset tilstanden på arealet. Det har ingen betydning for om der påvirkes meget eller lidt.

3.1 Udestående ifht. placering af erstatningsnatur

MKV afsnit 4.5.1: *"Ved permanent inddragelse af beskyttet natur,* ***anlægges erstatningsnatur så vidt muligt,*** *så de nye naturområder bliver af samme type, som de områder der ødelægges. Erstatningsarealet anlægges derudover* ***så tæt på det oprindelige naturområde, som det er muligt****. Der* ***kan dog være tilfælde, hvor naturtypen erstattes med en anden naturtype eller placeres i større afstand fra det påvirkede areal som følge af naturgivne og landskabelige forhold****."*

Den citerede passage viser, at alle beslutninger vedr. placering af erstatningsnatur, der er en afværgeforanstaltning, er uafklaret. Det skal bare være *"så vidt muligt"* både i forhold til placering og i forhold til naturart. Vurderingen er direktivstridig.

MKR skal endeligt og bindende fastslå placeringen af erstatningsnaturen. Denne vurdering af placering kan ikke udskydes til senere. Det skal klart fremgå, hvor erstatningsnaturen skal udlægges og hvordan det via pleje skal sikres, at der kan opnås den ønskede naturkvalitet. Der skal også være beskrevet hvor meget der erstattes – 1:1? 1:2? 1:5?

Det er ikke valgfrit, hvor erstatningsnaturen skal ligge. Erstatningsnaturen skal som udgangspunkt ligge i nærheden af den natur der fjernes. Det ses bla. af afgørelsen fra Nordskovvej i Silkeborg (MFKN NMK-510-00991, NMK-503-00173, NMK-501-00249).

Der kan også være en påvirkning på miljøet ved anlæggelsen af erstatningsnatur, herunder om der eksempelvis skal fældes flagermusegnede træer for at danne ny eng. Der skal ligeledes være tilstrækkelig vished for at naturtyperne kan udvikle sig på det pågældende sted, hvor det kan have afgørende betydning hvad næringsindholdet er på en lokalitet i forhold til, hvornår der vil kunne indfinde sig eksempelvis nye overdrev.

3.2 Udestående ifht. vandløb

MKV side 167: *"**Den endelige udformning af det nye tracé aftales** med vandløbsmyndigheden."* Det anførte omfatter alle vandløbene i MKV

Denne fremgangsmåde er af samme grunde som tidligere anført vedr. beskyttet natur ikke tilstrækkelig endelig. Forlægning af vandløb betragtes i dansk ret som en regulering i både vandløbslovens og miljøvurderingslovens forstand. Tilsvarende gælder efter EU-direktiverne.

Hvis der skal kunne gives tilladelse ved en anlægslov på baggrund af denne MKR, så skal det være klart beskrevet hvilet forløb, hældning, bundkoter m.v. der skal anlægges. Der skal være beskrevet, hvilke afstrømningsmæssige konsekvenser forlægningen vil kunne have for både opstrøms og nedstrømsliggende matrikler.Det samme er gældende hvis anlægslovens hvidbog skal træde i stedet for reguleringstilladelsen.

Det er således ikke i overensstemmelse med VVM direktivet eller vandrammedirektivet, at udskyde den endelige udformning og trace-placering til efter anlægsloven er vedtaget.

3.3 Udestående ifht. fisk

MKV- Ingen oplysninger om gydebanker

Der ses ikke at være redegjort for om der findes gydebanker på de strækninger der skal flyttes, om der er et fald der sandsynliggør, at der er gydepladser for fisk og i så fald hvilken betydning de konkrete vandløbsstrækninger har for fiskebestanden i de enkelte vandløb.

Vurderingen er således foretaget på et ikke tilstrækkeligt grundlag og det er ikke muligt at konkludere at det ikke vil medføre hverken midlertidige fald i tilstandsklassen eller at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse.

MKV – der skal anlægges sandfang …

Anlæggelse af sandfang på flere strækninger er en regulering af et vandløb, der skal medvurderes i en MKV. Det er således ikke tilstrækkeligt, at den endelige udformning og placering af sandfangene først sker efter miljøvurderingen er gennemført.

Hvor skal de placeres? Ligger de hvor der støder §3 op til vandløbet? Skal der fældes træer der kan have flagermus i for at komme til med maskineriet? Kan der være lampretter i det sediment der løbende skal opgraves?? Alt dette skal være belyst i MKR.

MKV: Det fremgår at der skal erhverves jord til at reducere udvaskningen *"For at sikre at udledningen af vejvand ikke medfører en yderligere belastning af de målsatte vandløb med kobber, zink og evt. andre miljøfremmede stoffer skal der erhverves landbrugsjord som omlægges til natur, skov eller varigt græs. Arealerne der skal erhverves, er opgjort i Tabel 5-40"*.

Hvis der skal erhverves jord, er det en del af projektet. Der skal derfor være råderet over disse arealer på det tidspunkt hvor anlægsloven meddeles. Det skal kunne medvurderes, hvilke arealer der berøres og hvor der rejses skov. Det er ikke muligt med den anvendte fremgangsmåde, at vurdere den samlede miljøpåvirkning af projektet.

MKV: ny beplantning som afværgetiltag

Beplantning som afværgetiltag for flagermus hvor levende hegn byrdes vil ikke være effektivt i en lang årrække. Bevoksningen når ikke en højde, der virker ledende eller begrænsende for flagermusene. Det vil netop være i starten at flagermusene er mest udsat for trafikdrab, da flagermus er meget stedfaste og følger de samme kendte linjer. Her vil flagermusene ikke blive bremset af en mindre beplantning, men søge via de normale flyveruter og ud dermed flyve på kørebanen.

Ledelinjerne med ny beplantning vil først være funktionelle efter en længere årrække, der er dermed hverken den tilstrækkelige sikring mod forsætligt drab (dolus eventualis) eller tilstrækkelig med beskyttelse mod påvirkning af bestande idet flagermus har enormt lave reproduktionsrater og derved vil være særligt udsatte i forhold til at miste individer i en lokal bestand.

MKV side 165: *"Såfremt nedsivning ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal, der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning. Med disse afværgetiltag vil der ikke ske en påvirkning af kvalitetselementerne i recipienterne og udledningen vurderes ikke at kunne hindre målopfyldelse."*

Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig idet der ikke er reelt er overblik over de mulige konsekvenser. Hvordan sikres der eksempelvis at der ikke sker udledning af okker? Skal det ske via okkerrensebassiner og hvor skal de i så fald ligge? Hvilket udløbstal er fastlagt for de enkelte lokaliteter? Hvilket tidspunkt kommer denne påvirkning og kan renseforanstaltningerne bevirke at der udledes opvarmet og afiltet vand? Hvilke kemiske stoffer kan det oppumpede vand have i forhold til kravene i recipienten?

Indhold af stoffer og indholdet af jern skal være oplyst på nuværende tidspunkt, og der skal være redegjort for de faktiske problemstillinger inden tilladelsen kan meddeles og ikke først under arbejdets udførelse.

Hvis der efterfølgende skal kunne meddeles en udledningstilladelse skal det ske på baggrund af denne miljøvurdering. DET kan der ikke, når det ikke er behandlet. Det fremgår at der først efterfølgende skal tages stilling til mulige afværgeforanstaltninger, men disse skal være beskrevet og vurderet i denne MKR for at kunne danne grundlaget for den efterfølgende tilladelse.

MKV - det fremgår at der skal overvåges fisk før og efter.

Også overvågningen af fiskene skal være afsluttet før projektet vedtages, ellers kan det ikke ud fra VVM direktivet vurderes om der sker påvirkning på et kvalitetselement. Se eks holstebroafgørelsen hvor det fremgår at Miljø og Fødevareklagenævnet vedr. en VVM-tilladelse

"nævnet forudsætter, at vilkårene er indsat for et reducere potentielle skader på gydebanker, og at projektets påvirkninger på gydebanker således først anskueliggøres, når projektet er etableret, og at der således ikke er sikkerhed for påvirkning og eventuelt skade på gydebankerne på tidspunktet for VVM-tilladelsen. Nævnet bemærker, at det er en forudsætning for, at VVM-redegørelsen vil kunne danne grundlag for en VVM-tilladelse, at den indeholder en vurdering af, hvorvidt det aktuelle projekt vil kunne påvirke gældende miljømål og den aktuelle tilstand for de berørte overfladevandområder, og i givet fald, om projektet vil udgøre en hindring for opnåelsen af de gældende miljømål.".

Der skal være vished for påvirkningen på det tidspunkt hvor afgørelsen træffes. Betingelsen er ikke opfyldt.

3.5. Udestående vurderinger Vandrammedirektivet – de målsatte vandløb

MKV: Der er lavet vurderinger i forhold til vandrammedirektivet

Vurderingerne i forhold til om en eller flere kvalitetselementer går en tilstandsklasse ned er slet ikke foretaget på trods af at vandløbet vil blive ”nulstillet” over længere strækninger som følge af anlægsarbejdet.

For de målsatte vandløb gælder det helet generelt, jf. holstebroafgørelsen (MFKN 21/10121) og EU dommene fra Weser C-461/13 og Association France Nature Environnement C-525/20) at selv midlertidige forringelse skal forvaltes restriktivt. En omlægning af et målsat vandløb vil medføre en nulstilling af den omlagte strækning, hvilket både medfører at kvalitetselementerne i den pågældende vil gå en tilstandsklasse ned og der vil efterfølgende på de strækninger, hvor der etableres rørføringer være risiko for at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse. Denne påvirkning vil derfor kun kunne gennemføres hvis der forud for tilladelsen meddeles en fravigelse jf. vandrammedirektivets artikel 4 stk. 7.

Når der er ukendt tilstand for nogle kvalitetselementer, så skal denne tilstand oplyses inden der kan foretages en vurdering af påvirkningen. Hvis dette ikke kan lade sig gøre skalforsigtighedsprincippet bringes i anvendelse. Dvs. vurdering vil være at antage at den pågældende kvalitetsparameter befinder sig i laveste tilstandsklasse

Herefter følger det af EU-miljøbeskyttelsen at enhver påvirkning ikke vil kunne tillades uden en foregående fravigelse af vandrammedirektivet.

MKV: *”Indholdet af kvælstof og fosfor i grundvandet vurderes at være lavt og udgøre en ubetydelig af recipienterne i forhold til den øvrige kvælstofbelastning i oplandet. Merbidrag af kvælstof og fosfor fra udledning af grundvand vurderes ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i de målsatte vandløb Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å.”*

Der mangler en konkret vurdering af hver enkelt strækning i forhold til de konkrete næringsstofværdier i recipienten

MKV: Det fremgår at der vil være en rørlægning på op til 54 meter.

En rørlægning på 54 meter vil fungere som en spærring. Selvom den anlægges som våd, vil det stadig defakto være en spærring for bl.a. fisk, men formentlig også odderen. Denne fremgangsmåde vil ikke være i overensstemmelse med vandrammedirektivet eller habitatdirektivet. og vil ikke kunne gennemføres uden en forudgående fravigelse fra direktiv-bestemmelserne.

MKV side 176: *"I anlægsfasen er der en kortvarig påvirkning af vandløbene i forbindelse med omlægninger og etablering af underføringer"*

Dette er ikke korrekt. Når et vandløb flyttes dør alle planter, alger og smådyr på den strækning der nedlægges og planterne vil ikke rekolonisere strækningerne med det samme.

Navnlig ikke der, hvor strækningerne fremadrettet er beskyggede af broerne i et sådan omfang at planterne ikke vil kunne vokse under broerne.

Der er således tale om en fejlagtig vurdering.

Det fremgår af flere EU domme at selv midlertidige forringelser skal forvaltes restriktivt. En reel nulstilling af flere hundrede meter vandløb kan ikke på nogen måde kunne gennemføres uden en fravigelse.

MKV: "*Samtidig kan vandet, der udledes fra regnvandsbassiner i sommerperioden, have en højere temperatur end vandet i recipienten som følge af opholdstiden i bassinet, hvilket kan have betydning i mindre vandløb med lave vandføringer. Det vurderes dog at påvirkningen vil være ubetydelig i målsatte vandløb Østerå, Hasseris å og Lindholm Å på grund af vandløbenes vandføring og deraf følgende robusthed."*

Denne vurdering er ikke i overensstemmelse med kravene til vurderingen idet der skal laves en konkret vurdering for hvert vandløb. Der ses slet ikke at være lavet en vurdering for de tilfælde hvor der vil være overløb fra bassinerne ved hændelser større end 5års hændelser og der ses ikke at være lavet robusthedsanalyser for de enkelte vandløb. Der står heller ikke hvad der skal neddrosles til og det fremgår ikke hvad den hydrauliske belastning er for de eksisterende vandløb. Disse vurderinger kan ikke udskydes til en detailprojektering men skal fremgå af MKR så det er muligt at forholde sig til den samlede påvirkning på miljøet som er det der er tiltænkt i en miljøvurderingsproces.

For de elementer der er ukendt tilstand skal denne vurdering foretages ud fra et worst-case scenarie.

MKV side 179: *"Det er dog ikke umiddelbart muligt at afvise, at der kan ske en erosion i de mindre grøfter som følge af udledninger fra regnvandsbassiner. Erosionen kan betyde, at der tilføres sediment til de målsatte vandområder, hvilket potentielt kan forringe den eksisterende tilstand."*

Vurderingen medfører, at der ikke kan meddeles tilladelse til projektet med mindre der ligger en tilladelse til at fravige bestemmelserne jf. vandrammedirektivet artikel 4 stk. 7.

MKV: *"Den hydrauliske belastning af Hasseris Å vurderes derfor at være begrænset som følge af udledningen fra regnvandsbassinerne. Udledningen af BOD er på 4,8 mg/l og grænseværdi for*

opretholdelse af god tilstand for fisk er 1,5 mg/l og for DVFI 1,4-1,8 mg/l. Det kan derfor ikke afvises, at der kortvarigt og lige ved udløbet kan være en negativ påvirkning af fiske- og invertebratfaunaen i vandløbet. Koncentrationen vil blive fortyndet i vandløbet og påvirkningen vurderes ikke at være til hinder for opfyldelsen af god økologisk tilstand."

Vurdering er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i vandrammedirektivet. Her henvises bl.a. Til sagen fra Horsens (22/02461), der medførte at Miljøstyrelsen trak deres vejledning tilbage. Derudover kan der ikke meddeles tilladelse til projekter der medføre gentagne negative påvirkninger af den nuværende tilstand.

MKV: *"Udledningerne af vejvand vil, efter rensning i regnvandsbassinerne der repræsenterer bedst anvendelig teknologi (BAT), være at betragte som alm. regnvandsbetingede udløb. Der vil i kraft af, at indholdet i vejvandet for kobber, zink og benz(a)pyren, overskrider miljøkvalitetskravet (MKK) i vand for de pågældende stoffer, lokalt i/ved udledningspunkterne sandsynligvis også forekomme overskridelse af MKK i vandet, der udledes til. Dette er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb og kan med de nuværende teknologiske muligheder ikke elimineres fuldstændigt. Overskridelserne vurderes som værende kortvarige og af varierende intensitet, da der, som de analyserede prøver fra f.eks. vandløbene (se afsnit 5.2.2) viser, er stor variation i koncentrationen af stofferne i vandløbene."* s

Det her minder påfaldende meget om den samme tilgang som klagenævnet allerede en gang har underkendt i Horsensafgørelsen. Metoden er direktivstridig.

4. Natura 2000-konsekvensvurderingen

4.1. Odder – Habitatvurdering, dispensation og Natura 2000-konsekvensvurdering

Det følger af EU dommen C-463/20 Namur-est at fravigelser fra habitatbeskyttelsen skal være endelige. Habitatvurderingerne er ikke endelige, men fyldt med en række forbehold, antagelser og gisninger.

Habitatvurderingen er i forhold til spørgsmålet om odderens yngle- og rasteområder beskadiges eller ødelægges ved projektet, og at den økologiske funktionalitet bibeholdes, ikke fyldestgørende, da der ikke er foretaget de fornødne undersøgelser, se eksempelvis:

MKV side 34: *"**Inden forlægning af Østerå skal den del af vandløbet, der påvirkes undersøges grundigt for odderhule**r. Området forstyrres jævnligt inden gravearbejderne igangsættes for at sikre, at der ikke er oddere i området, hvor der sker anlægsarbejde. Dette gøres jf. principperne i afsnit 5.3.4."*

MKV side 34 *"Brinkerne langs Østerå, som omlægges i den sydlige del af undersøgelseskorridoren, **kan potentielt rumme odderhuler, og der indgår derfor afværgeforanstaltninger med eftersøgning af odderhuler og forstyrrelser**, efter metoden, der er beskrevet i afsnittet om afværgeforanstaltninger "* For Lindholm Å anføres tilsvarende.

MKV 2.3 anfører "**Såfremt det bliver nødvendigt** med indfangning af individer f.eks. i forbindelse med flytning til nye levesteder, vil Miljøstyrelsen blive ansøgt om dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen."

Det fremgår tydeligt, af de anførte citater, at der ikke er lavet tilstrækkeligt med undersøgelse inden habitatvurderingen er foretaget. Brinkerne langs Østerå skal først undersøges for odderhuler i forbindelse med at gravearbejderne iværksættes.

Det ændrer ikke herpå, at det er besluttet, at der skal søges dispensation efter habitatdirektivets artikel 16. Den forudgående vurdering, skal forsat være fyldestgørende og med videnskabelig vished.

Transportministerens forslag til håndtering af odder udgør en selvstændig overtrædelse af individbeskyttelsen i Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra a), b) og d) og at der anvendes forbudte metoder og midler til indfangning og drab af odder, jf. Habitatdirektivets artikel 15, litra a) og b), jf. bilag VI, herunder *"båndoptagere", "elektriske og elektroniske apparater, som kan dræbe eller larme", kunstigt lys samt "motorkøretøjer i bevægelse".*

SWECO, Side 7, pkt. 2.1: *"Af habitatkonsekvensvurderingen for 3. Limfjordsforbindelse fremgår, at der ikke er konstateret skadevirkning på Natura 2000-områder. Der er således ingen arter og naturtyper på udpegningsgrundlagene, der vurderes at blive væsentligt påvirket, når en række nærmere angivne afhjælpende foranstaltninger iværksættes, og Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger og integritet forbliver intakt. De nærmere vurderinger og begrundelser, der ligger til grund for denne konklusion, kan findes i habitatkonsekvensvurderingen*"

SWECO´s overmåde kraftige nedtoning af de mulige/sandsynlige samlede negative påvirkninger af odder, underbygges ikke af DCE´s faglige notat, nærmest tvært i mod. Konklusionen i DCE faglige notat, side 9 pkt. 4, er

*"Der er **ingen videnskabelige undersøgelser** af effekter af vejstøj på den økologiske funktionalitet for yngleområder for odder, eller for effektiviteten af erstatningshabitater eller afværgetiltag for ødelagte eller forringede yngleområder for odder.*

***Vejanlægget, inkl. tilslutningsanlæg, vil fragmentere levesteder og yngleområder for odder**.*

Det vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra området, men i hvilken grad det vil påvirke den økologiske funktionalitet af levesteder og yngleområder kan ikke vurderes ud fra den tilgængelige viden."

DCE's vurderingen viser med al tydelighed, at forsigtighedsprincippet skal bringes i anvendelse, da der ikke er "videnskabelig vished"

Desuden skriver DCE, at det projekterede erstatningsområde, 21 ha, udformet for odder, på sydsiden af Egholm, ikke kan vurderes som havende en positiv effekt, altså om odderne vil benytte det!

DCE's vurderingen viser også af den grund, at forsigtighedsprincippet skal bringes i anvendelse, da der ikke er "videnskabelig vished"

MKV: Den eksisterende påvirkning af N15, H15 og F1 er ikke inddraget.

Vurderingen er ufuldstændig. For Natura 2000-konsekvensvurderingen er den kumulative vurdering og projektbegrebet ikke sammenfaldende med projektbegrebet der kendes fra VVM, jf. EU dommen fra Moorburg.

Der skal derfor laves kumulerede vurderinger med både eksisterende og kommende påvirkninger. Det er helt åbenlyst i forhold til odder, der er på udpegningsgrundlaget, med hunner og redder i tracéet, at med den tætte distance til Natura 2000-området, så vil den bestand, der er tilknyttet Egholm også være en del af den bestand der er tilknyttet H 15.

Hvis det kræver fravigelser fra bilag IV beskyttelsen i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, 1. pkt.

SWECO Side 8, 2.2.2*"Driftsfasen I driftsfasen vil påvirkning af bilag IV-arter som følge af motorvejsanlægget i form af vejen som barriere for spredning samt støj og lys fra vejen. Vejen som barriere vil desuden* ***medføre risiko for trafikdrab af krydsende dyr****. I Tabel 2-2 er vist projektets potentielle påvirkninger for bilag IV-arter i driftsfase."*

Dette er korrekt, men de negative risikovurderinger hviler på et meget tyndt grundlag og er helt generelt undertonede så meget, at de forskellige risici konklusioner er kritisable.

Side 9 SWECO *"Tabel 2-2 Potentielle påvirkninger af flora og fauna, herunder bilag IV-arter, i driftsfasen. -Aktivitet eller påvirkning Konsekvens Barrierevirkning fra anlægget Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet.*
-Trafikdrab Projektet kan øge antallet af trafikdræbte dyr.
-Påvirkning af lys fra anlægget Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet som følge af forstyrrelse ved lys, som også kan påvirke yngle-raste-områder samt fourageringsområder.
-Påvirkning af støj fra anlægget Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet som følge af forstyrrelse ved støj, som også kan påvirke yngle-raste-områder samt fourageringsområder. "

De 3 lavbro-forløb, sydgående, nordgående samt lokalforbindelsen har en samlet bredde på 38 meter. Dertil kommer støj og lysbarrierevirkning. Lavbroen er placeret i et hvad der korrekt kan kaldes "oddertrafikknudepunkt". Nemlig fra sydsiden af Limfjorden, Nordsiden af Limfjorden, Egholm, Ryå, Lindholm å, m.fl. vigtige oddervandveje.

Det fremgår af vurderingen, at barrierevirkningen kan påvirke odder i dens naturlige udbredelsesområde. Langs hele linieføringen (bortset fra tunnelstrækningen) vil projektet have en betydelig barriere effekt for odder. Ud over motorvejsforløbs fysiske barriere, skal tillægges, støj og lys. Der er ingen videnskabelige undersøgelser om påvirkning fra lys, herunder vejbelysning, nærliggende belysning samt belysning fra trafik. Jf. DCE's notat. Dermed skal det lægges til grund at virkningen er væsentlig, jf. forsigtighedsprincippet. Tilsvarende gælder vejstøj.

Samlet set vil det udgøre en væsentlig barriereeffekt. Mængden af åer, mindre vandløb, grøfter op til motorvejsforløbet, tilsiger at motorvejen vil få en væsentlig negativ virkning for artens naturlige spredning, udvekslinger mellem populationer, som f.eks. nyindvandring "opfyldning", når dyr dør af naturlige årsager eller trafikdrab.

Langs lavbroen over Nørredyb vil barriereeffekten være af meget væsentlig betydning. Dette taget i betragtning af at det er velkendt, at oddere afviger fra at svømme under broer af kun få meters bredde, ved krydsende vandløb. Det er ud fra erfaringerne, muligt at de fast etablerede oddere i området omkring lavbroen, lærer at tolerere, støj, lys og den visuelle spærring, men nyindvandrede odderere vil ikke have den tilvænning, og derfor med sandsynlighed, ikke krydse under lavbroen.

Ifølge notat fra DCE, findes der heller ikke undersøgelser, forskning der påviser effekten af faunapassager for odder. Oddere er som så mange andre dyr, individualister. Derfor må det påregnes, at oddere, vil krydse motorvejsforløbet udenom faunapassagerne, dvs. henover motorvejen. Den vurdering mangler.

Ud over naturlige dødsårsager er trafikdrab af oddere den hyppigste kendte dødsårsag. (efter at jagt blev forbudt, og der blev indført påbud om odderriste i ruser). Oddere flytter sig ikke kun via vandveje, vandløb og grøfter, de går også forholdsvis langt over land, hvor der ikke er vandveje. 10 km over land er der dokumenterede eksempler på. Den bestandsnedgang, der må forårsages af trafikdrab og fysisk barrierevirkninger, der begrænser migration og immigration er ikke behandlet. Dermed er det ikke vurderet hvilken samlet effekt anlægget vil have for arten.

Påvirkningerne burde have været vurderet som væsentlige både i henhold til habitatdirektivets artikel 6, 12, 16.

Side 9 nederst, SWECO *"Faunapassagerne og hegningen har til formål at sikre, at der fortsat er mulighed for spredning af arterne, og at trafikdrab afværges eller mindskes betydeligt. I alt etableres 37 faunapassager, der tilpasses, så de tilgodeser flere arters krav, som vist på Figur 2-2 og oplistet i Tabel 2-3"*

Der er ikke faglig underbygning af effekten af faunapassagerne. Der er tale om en afværgeforanstaltning, der ikke opfylder kravet om videnskabelig vished. I betragtning af at det er en afværgeforanstaltningen for en af projektets største trusler for bilag IV arten odder, trafikdrab, er betingelserne i artikel 16 og artikel 6 ikke opfyldt.

SWECO's vurdering af *"beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder"* er for snæver.

For odderens vedkommende gælder beskyttelsen også de vandtransportveje, som arten er afhængig af, dvs. vandløb i alle størrelser, samt grøfter og søer der støder op til projektet eller ligger i dettes nærhed. Påvirkningen af disse er ikke medvurderet.

Transportvejene fungerer ikke kun som transportveje, de er også fourageringsområder.

Artens arealmæssige behov for territorie er store, som korrekt anført andet sted er 10 km og for hanner betydeligt længere forløb.

I betragtning af at der på landdelen af projektet er tale om 18,7 km, plus lavbroen 0,578 km, er det et meget stort odderopland der påvirkes væsentligt. Langs nogle strækninger af vejforløbet er der i dettes nærhed (indenfor 10 km), endog særdeles gode odderbiotoper, grøfter vandløb, søer og fjord. F.eks. Østerådalen, sydsiden af Limfjorden, strækninger på nordsiden af Limfjorden, der ikke er indgået i den samlede vurdering.

Undersøgelsesområdet for forekomst af odder, herunder yngleforekomst, er kun udført snævert omkring vejføringen på Egholm, med den velegnede registreringsmetode, kamerafælder. Når der ikke foreligger undersøgelser om odderforekomst, ynglelokaliteter, territorier langs resten af projektet, kan der reelt ikke siges noget om den samlede påvirkning af arten. Med andre ord kan der både i projektområdet, udmærket være flere forekomster af oddere, inkl. ynglende hunner, der vil påvirkes af projektet i deres naturlige udbredelsesområde.

4.2. Spættet sæl

MKV: Konklusionerne i konsekvensvurderingen vedr. **spættet sæl***: "På baggrund af ovenstående vurderes påvirkningen fra undervandsstøj fra anlægsarbejdet at have en medium påvirkning af spættet sæl i form af adfærdsændringer, maskering og risiko for midlertidigt høretab. Risikoen for permanent høretab for spættet sæl vurderes at være lav. På den baggrund kan det udelukkes, at påvirkningen af spættet sæl på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N15 er væsentligt negativ."*

Vurderingen er ikke i overensstemmelse med kravene til en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen udenfor rimelig videnskabelig tvivl kunne afvises en skade på udpegningsgrundlaget ikke en væsentlig negativ påvirkning.

Vejdirektoratet/SWECO udviser eklatant ringe indsigt i reglerne. Der skal kunne afvises, at der er en påvirkning. Det er ikke tilstrækkeligt blot at skrive at en risiko er "lav". Hvis der er en risiko, så skal forsigtighedsprincippet anvendes, og projektet kan ikke tillades.

Der er ikke redegjort for om området, hvor der skal arbejdes, er et vigtigt fourageringsområde for arterne på udpegningsgrundlaget. Det fremgår ikke om bortskræmning der sker kan have en effekt på bestanden, hvis den sker på tidspunkter hvor dyrene er drægtige eller fødesøgende med diende unger. Hvis de har diende unger der ligger i nærheden, vil de så kunne udvise den tilstrækkelige flugtrespons for at sikre mod høreskader?

En ting er at nedramningen af de enkelte pæle ikke sker over en lang periode, men hvis selve anlægsarbejdet sker over en længere periode, hvad vil den samlede periode så betyde for en bestand i området kun 14 km væk?

4.3. Hav og flodlamprette

MKV: *"Projektet medfører ingen påvirkning af **hav- og flodlamprettens** gydeområder i vandløbene."*

Vurderingen udgøres af et rent postulat. Der er ingen vurdering!

Umiddelbart vil flere af de vandløb, der skal arbejdes i være potentielle gydevandløb for hav- og flodlampret, og da udløbet af vandløbene er forholdsvist tæt på habitatområdet er der stor sandsynlighed for at eventuelle lampretter i vandløbene er en del af bestanden i habitatområdet i Limfjorden. Der er tale om en udpegningsart, der tillige er en prioriteret art, der HVIS den kan påvirkes af projektet, medfører at betingelserne i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, 2. pkt. skal være opfyldt.

Betingelserne der skal opfyldes, for at projektet kan godkendes, vil da kræve en fravigelse i henhold til artikel 6.4, 2. pkt. om hensynet til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet, eller, efter udtalelse fra Kommissionen, andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Der skal redegøres for om de lange broer over 50 meter vil have en barriereeffekt på lampretterne, om de sandfang der skal etableres, vil kunne være opvækstområde for lampretlarverne inden de trækker ud i Limfjorden og om en tømning af disse bassiner vil kunne medføre tab af lampretter.

Der skal ligeledes redegøres for om sløjfningen af flere vandløbsstrækninger sker, hvor der er gydebanker for lampretterne, og om der er risiko for at bestandene skades, hvis bortgravningen sker på tidspunkter, hvor der er æg og larver i vandløbene. Der skal også redegøres for

om udledningen af stoffer fra forsinkelsesbassinerne kan påvirke lampretter i de forskellige livsstadier.
Vurderingerne på lampret er mangelfulde og utilstrækkelige.

4.4. Natura 2000-konsekvensvurderingen – F1 og øst for F1

Den administrative østgrænse for Natura 2000 H 15, F1 er lagt i en nord-sydgående afgrænsning, der krydser i den vestlige ende af Egholm og ud i det marine miljø nord og syd for Egholm.

Den valgte administrative afgrænsning af Natura 2000 området H15, N15 og F1, følger ikke udbredelsen af en række af de marine udpegningsnaturtyper. Flere af de vigtige udpegningsnaturtyper fortsætter og findes hele vejen rundt omkring Egholm og farvandet omkring øen. I høj grad på Egholms nordside, omkring Nørredyb og det store vadeområde mod nordvest op mod Ryå´s udløb.

Natura 2000 områdets udpegningsnaturtypers forekomst øst for afgrænsningen, dvs. rundt om Egholm inkl. projektområdet. De væsentligste nævnt.

Nr.	Udpegningsnaturtype	Betydning for	Påvirkning
1110	Sandbanker med lavvandet vedvarende dække af havvand.	Det marine miljø, samt fugleudpegningsarter	Sediment og ændrede strømforhold
1140	Mudder og sandflader blottet ved ebbe.	Det marine miljø, fugleudpegningsarters fourageringsgrundlag	Sediment og ændrede strømforhold samt støj
1160	Større lavvandede bugter og vige, vegetation af kveller, og andre enårige plantearter, der koloniserer mudder og sand.	Det marine miljø fugleudpegningsarters fourageringsgrundlag	Sediment og ændrede strømforhold samt støj

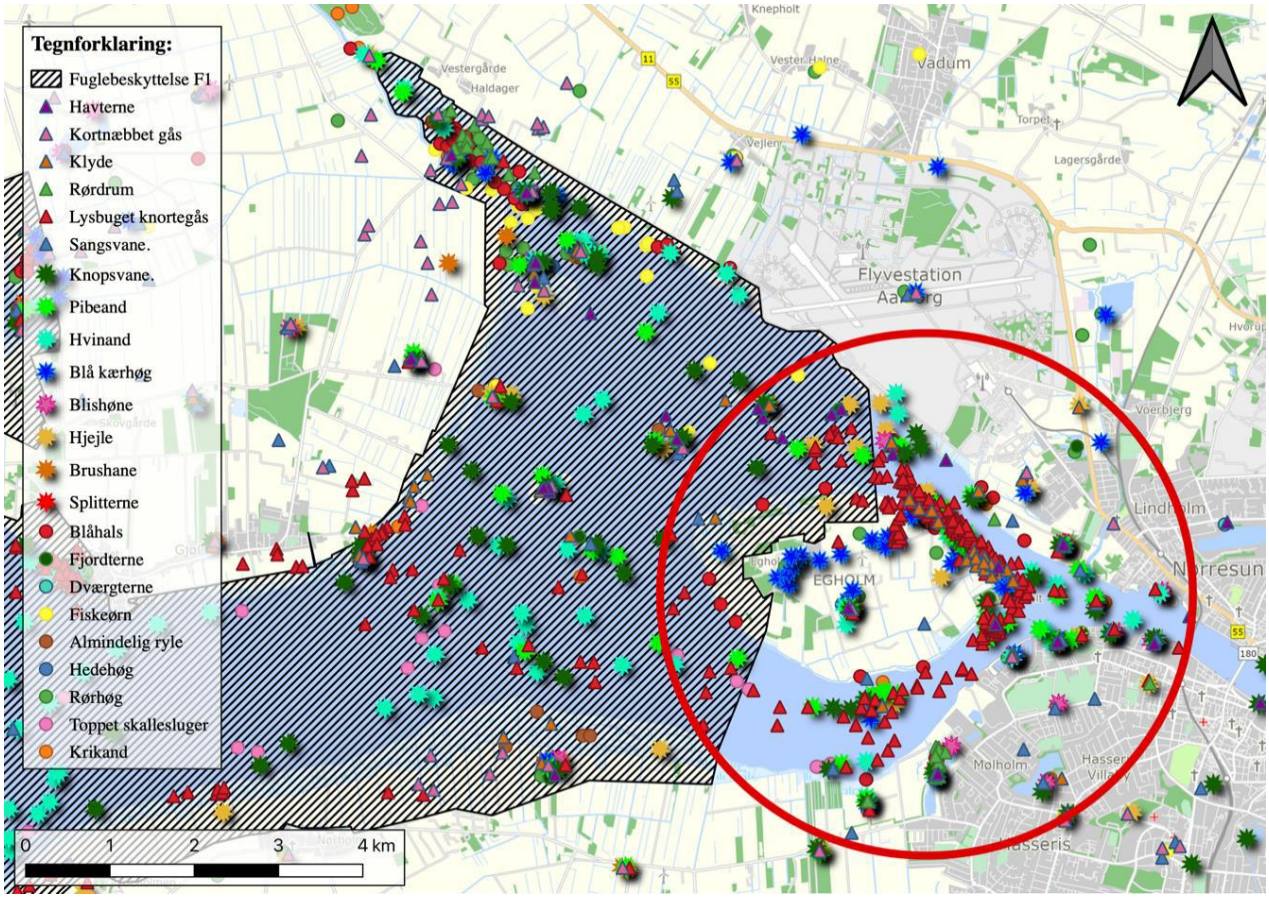
Der er endvidere oddere, der tillige er på udpegningsgrundlaget, der befinder sig med redder og unger øst for H15, N15 og F1.

Derudover er der flere af de vigtige fugle udpegningsarters raste- og fourageringsområder. Fuglenes beskyttelse er dynamisk, jf. habitatdirektivets artikel 7. Dette medfører, at Natura 2000-beskyttelsen gælder også for det ikke formet udpegede område øst for F1.

Natura 2000 områdets udpegningsfuglearters forekomst øst for afgrænsningen dvs. rundt om Egholm, især nordsiden af Egholm de væsentligste nævnt, inkl. projektområdet.

Nr.	Udpegnings fuglearter	Betydning for	Påvirkning
A 037	Pibesvane	Det marine miljø – raste- og	Sediment og ændrede

		fourageringsgrundlag	strømforhold, kollision
A 038	Sangsvane	Det marine miljø – raste og-fourageringsgrundlag	Sediment og ændrede strømforhold, kollision
A 036	Knopsvane	Det marine miljø – raste- og fourageringsgrundlag	Sediment og ændrede strømforhold, kollision
A 052	Krikand	Det marine miljø – raste- og fourageringsgrundlag	Sediment og ændrede strømforhold, kollision
A 050	Pibeand	Det marine miljø – raste og fourageringsgrundlag	Sediment og ændrede strømforhold, kollision
	Lysbuget Knortegås	Det marine miljø – raste og fourageringsgrundlag	Sediment og ændrede strømforhold, kollision



Der skal således laves en habitatkonsekvensvurdering vedr. fuglene, selvom de befinder sig udenfor det udpegede F1. Den vurdering mangler helt.

Allerede MKV's oplysninger om sedimentpåvirkning omkring Egholm og ind i Natura 2000 H 15 F1 i Anlægsfasen viser at projekter kan påvirke lokalitetens fugle væsentligt, vurderes med hensyn til virkninger på lokaliteten under hensyn til bevaringsmålsætningerne for disse.
Ifølge MKV, fig 14.14 side 562 vil der i anlægsfasen i forbindelse med tunneludgravningen ske en betydelig sedimentfrigørelse og påvirkning af Limfjorden adskillige km mod både øst og vest for tunnelarbejdet. Påvirkningen ligger i store dele af påvirkningsområdet, fra middel til høj. Påvirkninger sker i det område, der er omfattet af den dynamiske beskyttelse og adskillige km ind i Natura 2000 område F1.

Som det korrekt anføres i MKV vil ålegræs påvirkes betydeligt (forringet sigtedybde og sedimentafsætning). Ålegræs er en særdeles vigtig del af bundfloraen i et sundt og intakt marint miljø som det pågældende. Følgelig påvirkes fuglene på udpegningsgrundlaget også. Det er reelt umuligt at forudse disse virkninger præcist nok, da strømforhold og projektets påvirkning af disse, er vanskeligt forudsigelige.

MKV om driftsfasen: I forhold til driftsfasen peges der kun på, at sedimentpåvirkning vil være en negativ faktor. Ændring af strømforhold og deres virkning på sedimentspredning og kysterodering er erfaringsvist meget vanskelige at forudsige. Der kan udmærket være helt uforudsete negative virkninger efter anlægsfasen, hvorfor forsigtighedsprincippet også af den grund finder anvendelse.

Afværgeforanstaltningen "Plantning af ålegræs", er ikke fastsat med videnskabelig vished. Plantning af ålegræs i et mindre afgrænset område, kan ikke væsentligt ændre på den store negative påvirkning af ålegræsudbredelsen og vækstforholdene.

Eutrofiering – næringsstofbelastning.
De ændrede strømforhold vil påvirke vandudskiftningen og lejringen af næringsstoffer. I betragtning af hvor belastet de danske indre farvande er af næringsstoffer og følgende stærkt negative konsekvenser og DK´s i forvejen store problemer med opfyldelse af Vandrammedirektivet, vil selv mindre forøgelser af næringsstoftransport og afsætning, være stærkt problematiske. Afværgeforanstaltningens med udtagning af landbrugsjorders, forventede mindskning af kvælstoftilførslen kan næppe opveje de negative næringsstofændringer.

4.5. De kumulative virkninger er vurderet forkert

MKV: Den kumulative vurdering for påvirkning er kun foretaget for tilsvarende projekter.

> Det er forkert. Påvirkningerne skal vurderes generelt, i forhold til om der kan være andre forhold der kan påvirke odderen i samme område. Det er således fejlagtigt når det angives at der ikke er andre kumulative påvirkninger idet grundlaget for vurderingen er utilstrækkelige.
>
> Tilsvarende gælder Damflagermusene i Jylland er alle tilknyttet natura2000 områder idet den kendte viden siger at de alle er tilknyttet til kalkgruber. Alle kalkgruber er beliggende i

Natura 2000 områder med Damflagermus på udpegningsgrundlaget og disse skal således behandles i habitatvurderingerne

Der er generelt ikke foretaget kumulative vurderinger for habitatområderne hvilket er en væsentlig retlig mangel. Påvirkningerne på fugle skal eksempelvis ses i kumulation med andre eksisterende og kommende planer og projekter, herunder flere af de eksisterende og kommende vindmølleparker i området.

5. Samlet

Samlet set kan det ikke afvises at påvirkningerne af Natura 2000 områdets udpegningsgrundlag, både vedr. odder, fugle, Spættet sæl og det marine miljø omsluttende Egholm, væsentlige.

Det er grundet den manglende videnskabelige vished ikke muligt at sikre, at projektet ikke skader lokalitetens integritet, hverken i eller udenfor det udpegede område.

Følgelig kan en anlægslov ikke vedtages, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 4.

I forhold til de andre EU-vurderingerne er de afsluttende konklusioner MKV, som minimerer vurderingen af de skadelige virkninger helt generelt (ubetydelig, ingen etc.) misvisende. Dette gælder ikke mindre end 6 arter Bilag IV arter, samt 5 arter flagermus. De afsluttende konklusioner er ikke rigtige, og flugter slet ikke med de faglige vurderinger undervejs i SWECOs rapport, der ofte korrekt anfører negative virkninger fra moderate – væsentlige.

Hertil kommer at en lang række undersøgelser og beslutninger i strid med habitatdirektivet er udsat til senere i detailprojekteringsfasen. Derudover mangler en undersøgelse for birkemus nordenfjords.

Samlet set påvirker projektet i både anlægsfasen som er flere år, samt efterfølgende i driftsfasen, ikke mindre end 6 arter Bilag IV arter, samt 5 arter flagermus, et Natura 2000 område H 15, F1, samt naturkvaliteten i især det marine miljø på så mange og også erkendte væsentlige punkter, at projektet ikke kan tillades.

En anden linjeføring skal vælges, der ikke har tilnærmelsesvist de mange og store negative konsekvenser på natur og miljø. Der finders andre alternativer, der ikke krænker habitatdirektivets artikel 6, artikel 12, artikel 15 og artikel 16.

På vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen

Louise Faber
Formand
Advokat, ph.d
Fhv. lektor, Aalborg Universitet

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: formand@dallvillaby.dk (formand@dallvillaby.dk)
Titel: Høring af forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:09
Bilag: Motorvejsudfletning ved Dall.pdf; Høringsbrev vedr.lov forslag til 3 limfjordsforbindelse 02-01-2022.pdf;

Til Transportministeriet

Det er spændende læsning men jeg ønsker hermed at fremsende mine betænkeligheder og kritikpunkter i forbindelse med den planlagte 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, som er i høring på baggrund af miljøkonsekvensrapporten 2023. Jeg finder flere elementer i processen og projektet er mangelfuld og ønsker, at udtrykke mine bekymringer som jeg håber kommer med i betragtningen. Jvf Bilag. 1 og 2.

Hermed fremsendes høringsbrev fra Dall Villaby Grundejerforening, vedr.3 Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Dall Villaby Grundejerforening
Formand
Jan Hjermitslev
40875746
formand@dallvillaby.dk

-- AKT 311294 -- BILAG 19 -- [Motorvejsudfletning ved Dall] --

Motorvejsudfletning ved Dall
Alternativ til
Forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse

En motorvej vest om Aalborg er ikke en optimal løsning på kapacitetsproblemerne ved limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 er at foretrække.

Hvis ikke en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm kan forhindres fremlægges her:

Alternative løsningsforslag, som åbner op for en forenkling og en billigere løsning for en motorvejsudfletning syd for Dall

Udarbejdet ultimo december 2021/Anker Lohmann-Hansen

VVM21

- Hensigten med at beskrive alternativer i VVM undersøgelsen er dels at oplyse om de overvejelser, som Vejdirektoratet har foretaget om muligheden for andre løsningsmodeller, dels at give et referencegrundlag for vurdering af miljøpåvirkningerne (VD har i modstrid med hensigten ikke foretaget undersøgelser af andre løsninger i VVM21).
- Beskrivelsen af alternativer indeholder et krav til Vejdirektoratet om at oplyse, hvilke alternativer der er undersøgt, og oplysninger om de vigtigste grunde til valg af alternativ under hensyn til virkningerne på miljøet. Vejdirektoratet skal desuden give en oversigt over de væsentligste alternativer og alternative placeringer, som herudover har været undersøgt (VD har i VVM21 ikke foretaget undersøgelser af alternativer).
- Der har gennem hele processen været efterlyst alternativer til en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm. Vejdirektoratet har undskyldt sig med, at en vurdering af alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium.
- Vejdirektoratet henviser her til kommissorium: Der skal i henhold til aftale om Finansloven for 2019 af 30. november 2018 gennemføres en opdatering af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen). Der er afsat 5 mio. kr. til arbejdet, hvoraf halvdelen betales af Aalborg Kommune.
- Man fravælger altså bevidst at fremlægge alternativer, på trods af en voldsom lokal modstand mod Egholmløsningen.
- Det er på kant med bekendtgørelsen om VVM undersøgelser. Ekspropriationskommissionen må oplyses om de manglende alternative løsninger. Ekspropriationskommissionen skal bedømme og godkende det vejprojekt, Vejdirektoratet planlægger. Vejprojektet kan ikke gennemføres uden Ekspropriationskommissionens godkendelse af projektet.

Problemstilling

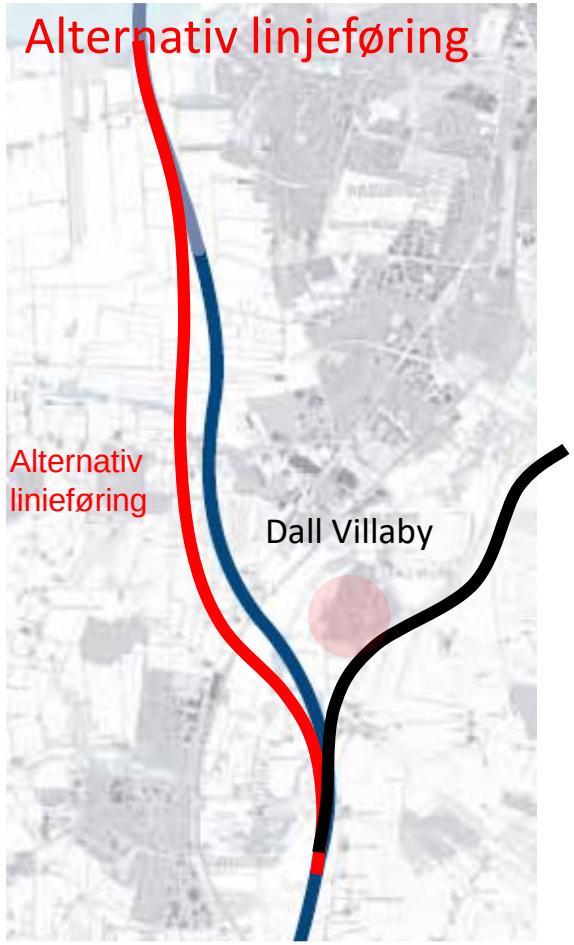
E45 og City Syd

- Gennem mange år er der fra Vejdirektoratet, Aalborg Kommune og Nordjyllands Amt arbejdet på at finde en løsning på den manglende sammenhæng mellem E45 og det regionale center: City Syd – uden held, hvem skal betale.
- Den manglende forbindelse medfører en voldsom trængsel i krydset Hobrovej/Ny Nibevej. Kødannelser på Hobrovej og i perioder kødannelse på Mariendals Mølle indføringen.
- En enkel og billig løsning er etablering af en motorvejstilslutning ved Dall Rasteplads. Desværre er den ikke blevet realiseret endnu.
- En motorvejsafgrening syd for Dall landsby vest om Aalborg vil give tilslutning til Hobrovej og dermed indirekte til City Syd.

Motorvej vest om Aalborg

- En motorvej vest om Aalborg har imidlertid alvorlige ulemper i form af
  - Meget høje anlægsomkostninger og ringe samfundsnytte
  - Krydsningen af den bevaringsværdige ø Egholm
  - Landskabelig hård belastning af Østerå-dalen
  - Alvorlige støjproblemer for det vestlige Hasseris
  - Alvorlige støjproblemer især ved Dall Villaby
- De støjmæssige problemer kan reduceres ved
  - Flytning af motorvejen mod vest ved Hasseris og ved etablering af høje støjskærme
  - Flytning af motorvejen mod sydvest ved Dall Villaby og ved at undlade at etablere nordvendte ramper på motorvejsafgreningen.

En evt. vestlig motorvej over øen Egholm bør flyttes mod vest og sydvest

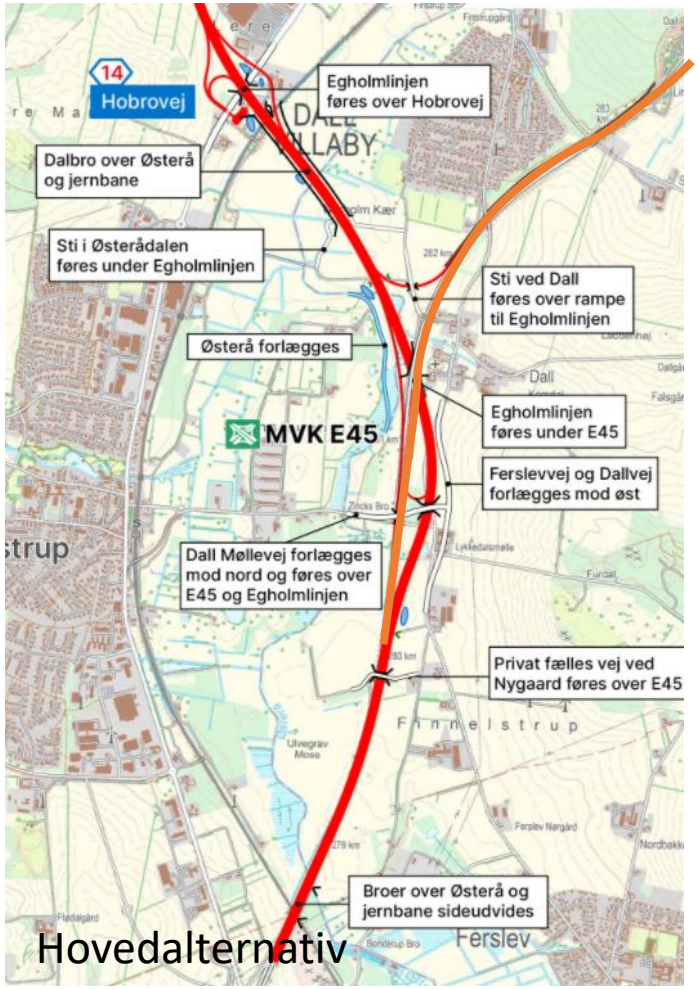


Under den offentlige debat i forbindelse med VVM 21 om en omfartsvej vest om Aalborg er der indleveret et endog meget stort antal indlæg mod gennemførelsen af motorvejen. Argumenterne er trafikale, samfundsøkonomiske, støjmæssige og miljømæssige, men vigtigst af alt:

Der har ikke fra Vejdirektoratet eller Transportministeren været vilje til at se på alternativer, som kunne bringes i spil fx en udbygning af E45.

Et af de steder, hvor der gentagne gange har rejst sig protester mod lokaliseringen af en motorvejsafgrening mod vest fra E45 er ved Dall Villaby, som allerede i dag er stærkt generet af trafikstøj. Det er ikke rimeligt, at Vejdirektoratet og dermed Transportministeren ikke seriøst overvejer de betænkeligheder og løsningsforslag, Dall Villaby har fremlagt, og som jeg er engageret i.

Vejdirektoratets varianter

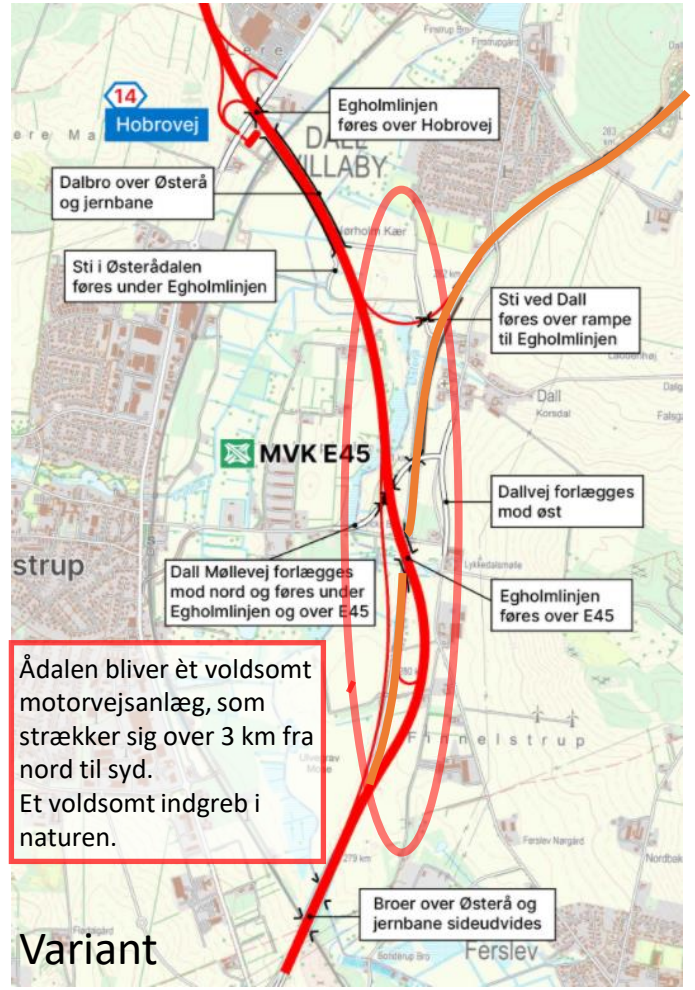


Vejdirektoratet arbejder i VVM 21 med to varianter for en motorvejsafgrening syd for Dall.

Trafikberegningerne viser, at de nordvendte ramper ved motorvejs-afgreningen ikke har regional eller national trafikal betydning. Dette gælder især varianten, hvor den ene rampe er trukket meget langt mod syd. De nordvendte ramper fører kun lokal trafik, som på en enkel måde kunne betjenes af en tilslutning ved Dall Rasteplads.

Ved at adskille den lokale og den regionale-/nationale trafik kan man opnå en enklere udformning af motorvejs-afgreningen samtidig med, at man reducerer generne ved Dall Villaby og Dall landsby samt reducerer de komplicerede anlægsforhold i ådalen.

Vejdirektoratet viste i tidligere udgaver en motorvejsafgreningen uden nordvendte ramper.



En enkel løsning



City Syd

Aalbo

Poulstrup

Dall

Hvis Egholmløsning:
Motorvej flyttes mod sydvest bort fra Dall Villaby. Nordvendte ramper opgives og erstattes af tilslutningsanlæg nord for Dall Villaby. Det giver en række fordele:

- Motorvej anlægges over den nordlige del af Svenstrupholm med bedre funderingsforhold.
- Afgreningen flyttes væk fra Dall Villaby og Dall.
- Afgreningen udformes med Fly-over og får et mere overskueligt og trafiksikkert vejforløb.
- En flytning mod syd-vest giver markant bedre støjforhold for Dall Villaby

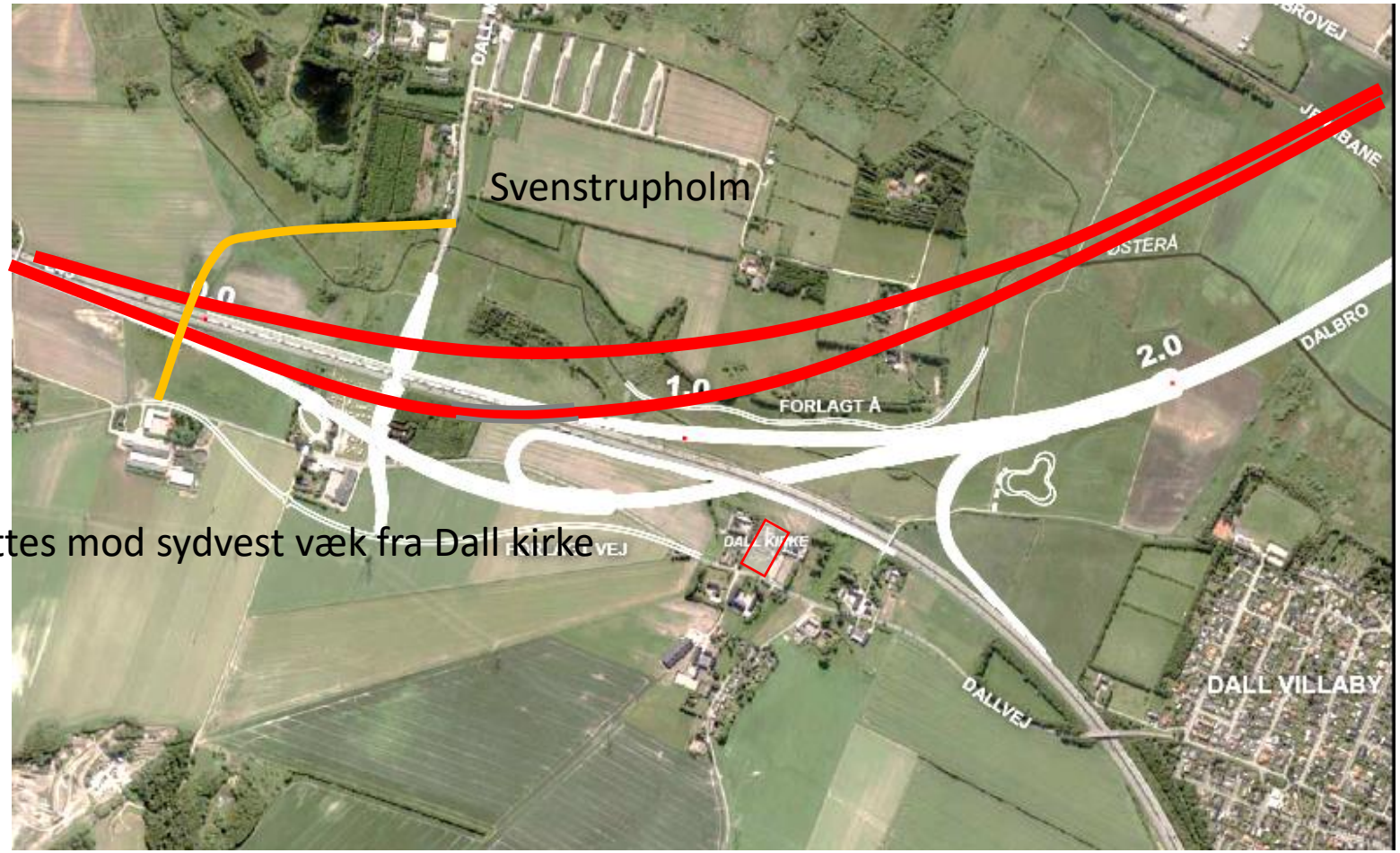
Sydvendte ramper forenkler udfletning syd for Dall
Fjerner generne ved Dall kirke

Image © 2011 COWI A/S, DDO
© 2011 Google
©2010 Google

56°59'21.09"N 9°52'38.17"Ø niveau 5 m

Øjehøjde 5.48 km

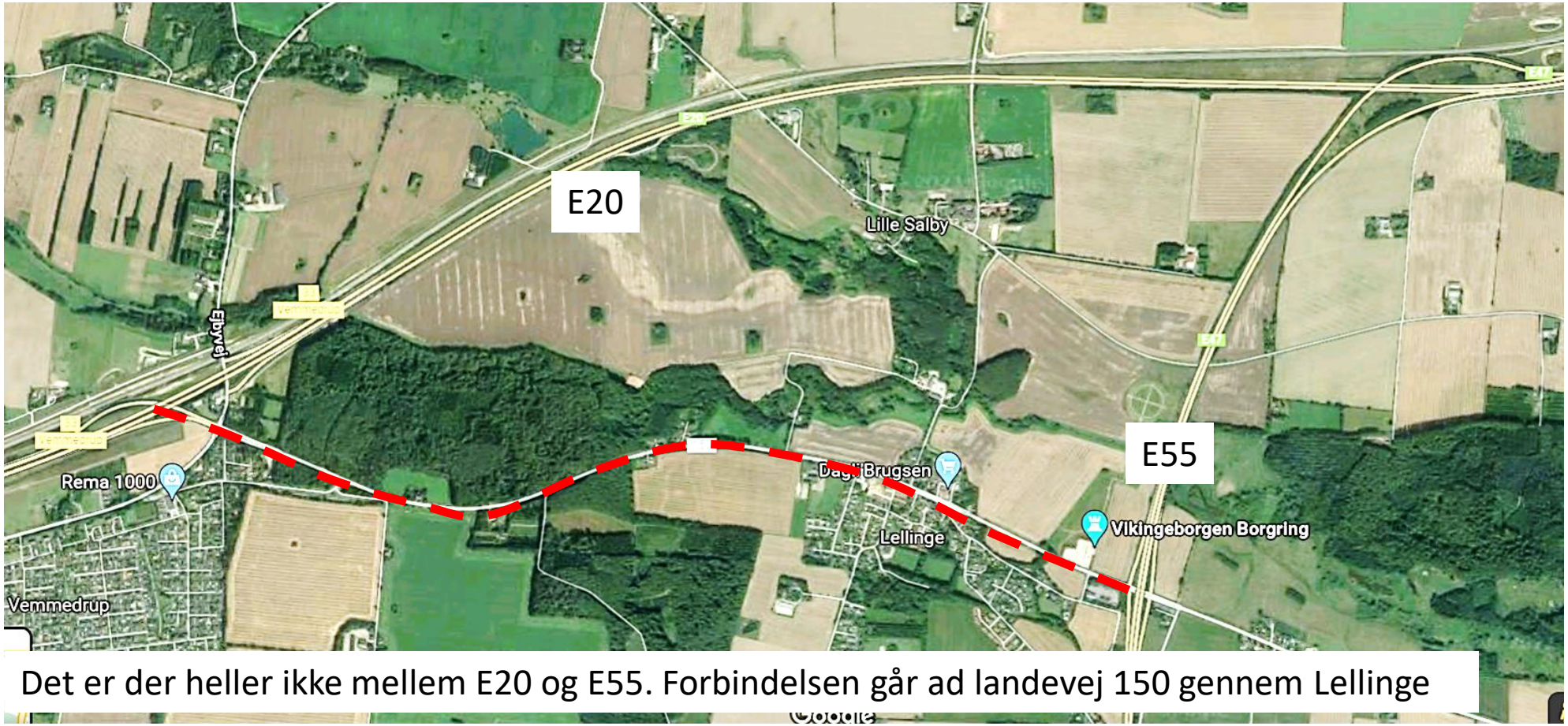
Afgrening ved Svenstrupholm



Afgreningen flyttes mod sydvest væk fra Dall kirke

Vejdirektoratet vil indvende:

Der er ingen direkte forbindelse mellem motorvejene E39 og E45

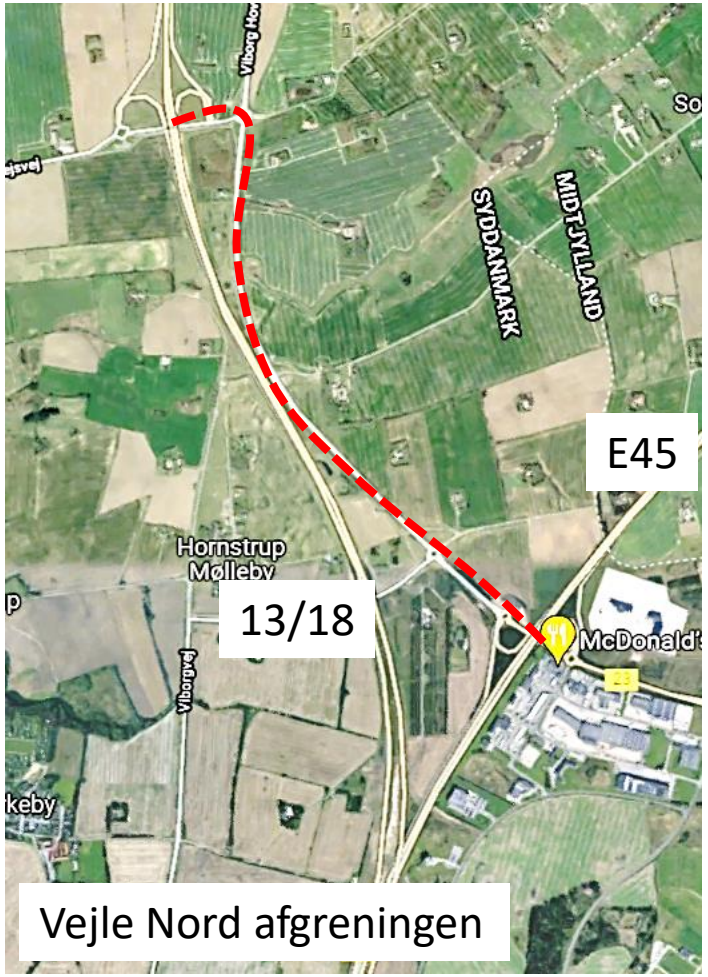


Det er der heller ikke mellem E20 og E55. Forbindelsen går ad landevej 150 gennem Lellinge

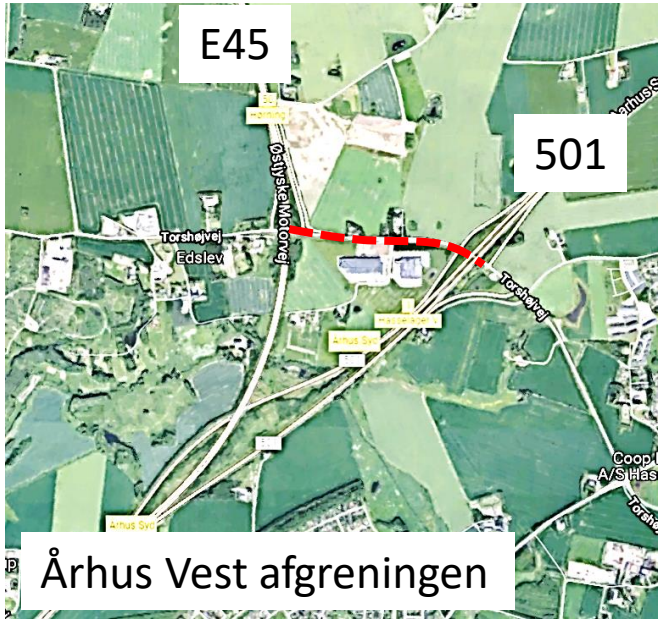
Der er heller ikke direkte forbindelse ved følgende motorvejsafgreninger:



Bouet - afgreningen



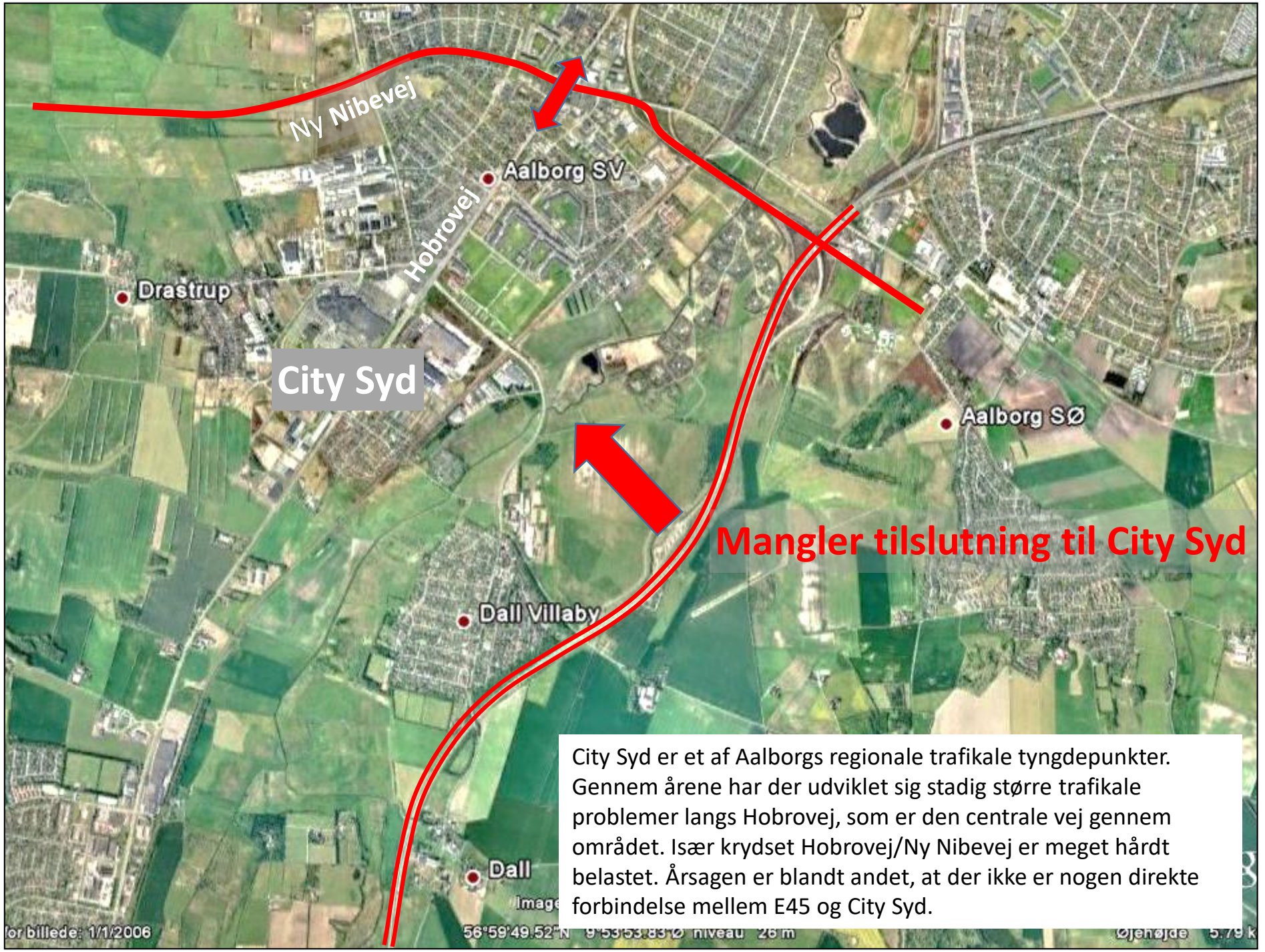
Vejle Nord afgreningen

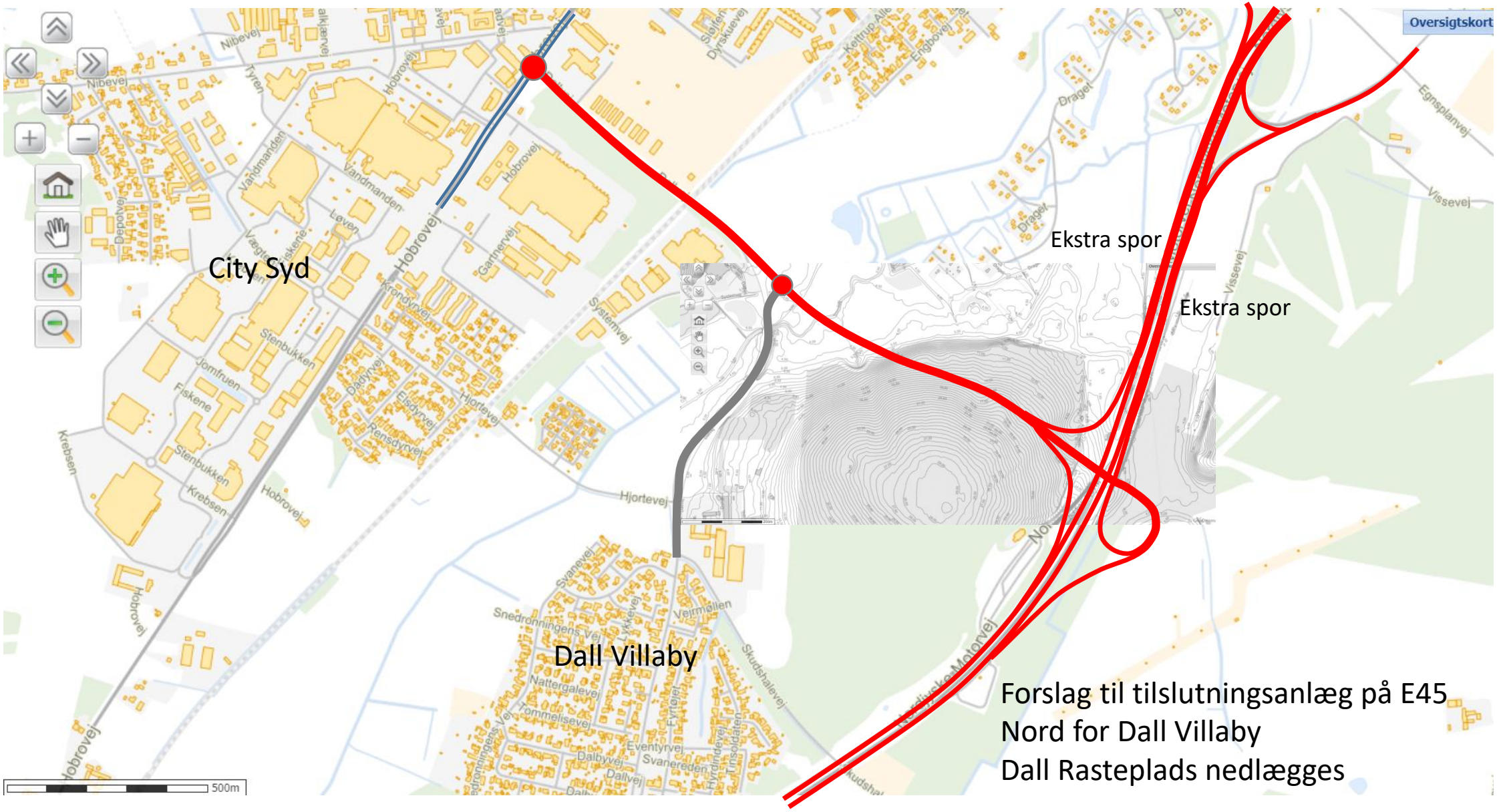


Århus Vest afgreningen

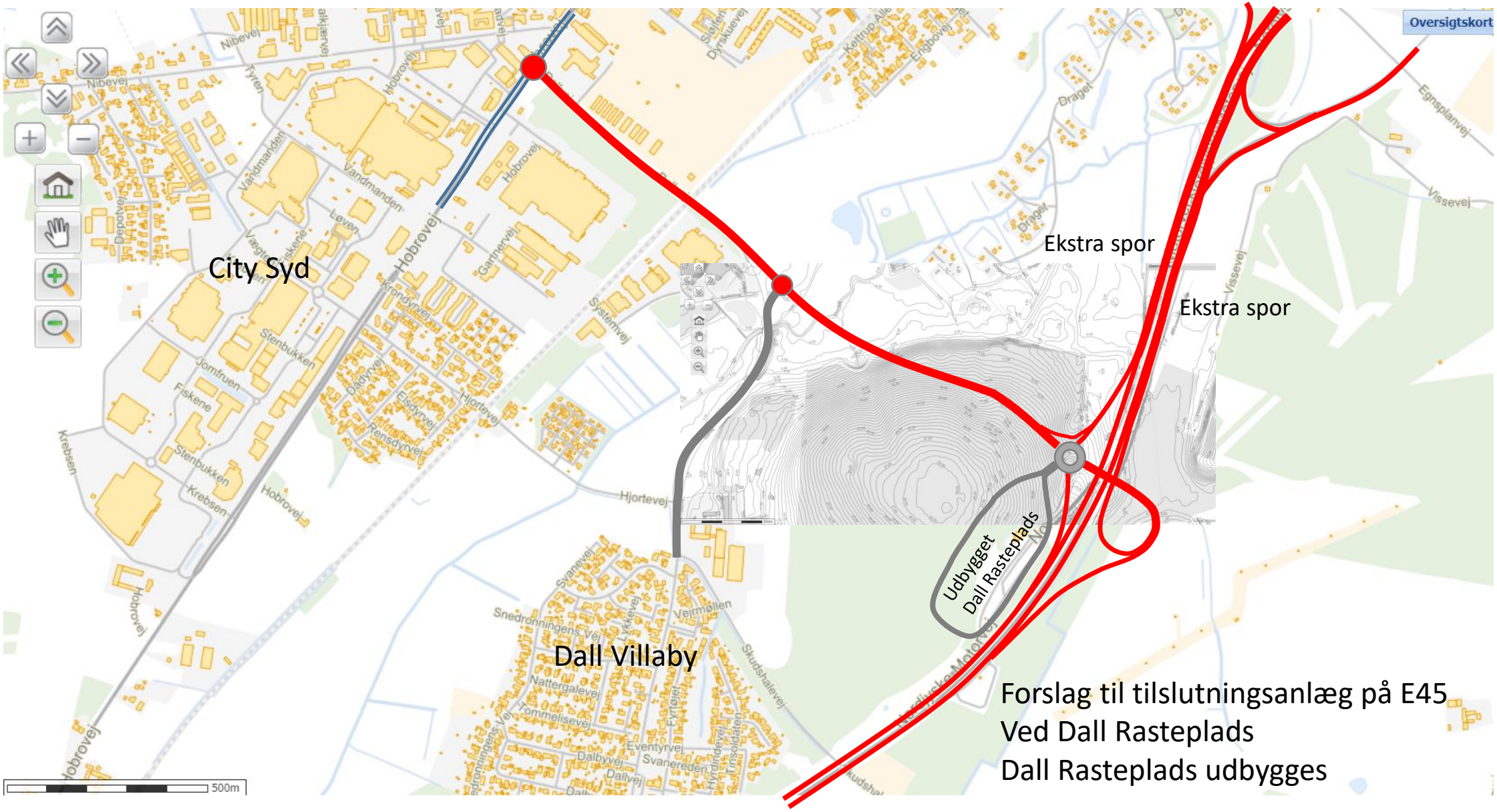
Tilslutning til City Syd

- En forbindelse mellem E45 og City Syd har i princippet ikke noget med en 3. Limfjordsforbindelse at gøre.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd er og har gennem tiden været en nødvendighed for at sikre fremkommeligheden på Hobrovej og Indkildevej.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan gennemføres for ca. 125 mio. kr.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan anlægges inden for kort tid og derved få en hurtig aflastende effekt på det omgivende vejnet.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan have alternative løsninger med eller uden bevaring af rasteplads Dall.

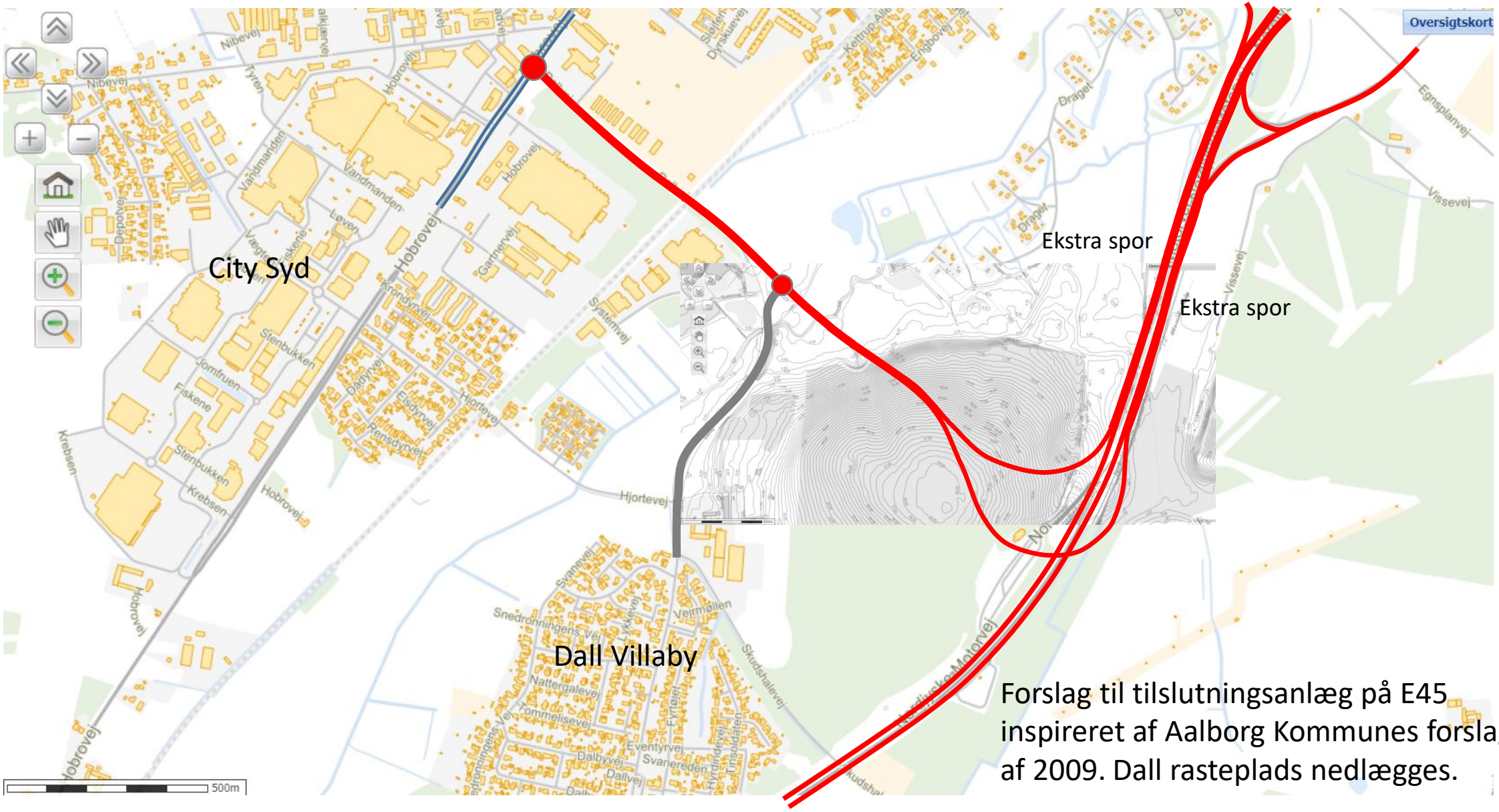

Ny Nibevej
Hobrovej
Aalborg SV
Drastrup
City Syd
Aalborg SØ
Mangler tilslutning til City Syd
Dall Villaby
Dall
City Syd er et af Aalborgs regionale trafikale tyngdepunkter. Gennem årene har der udviklet sig stadig større trafikale problemer langs Hobrovej, som er den centrale vej gennem området. Især krydset Hobrovej/Ny Nibevej er meget hårdt belastet. Årsagen er blandt andet, at der ikke er nogen direkte forbindelse mellem E45 og City Syd.



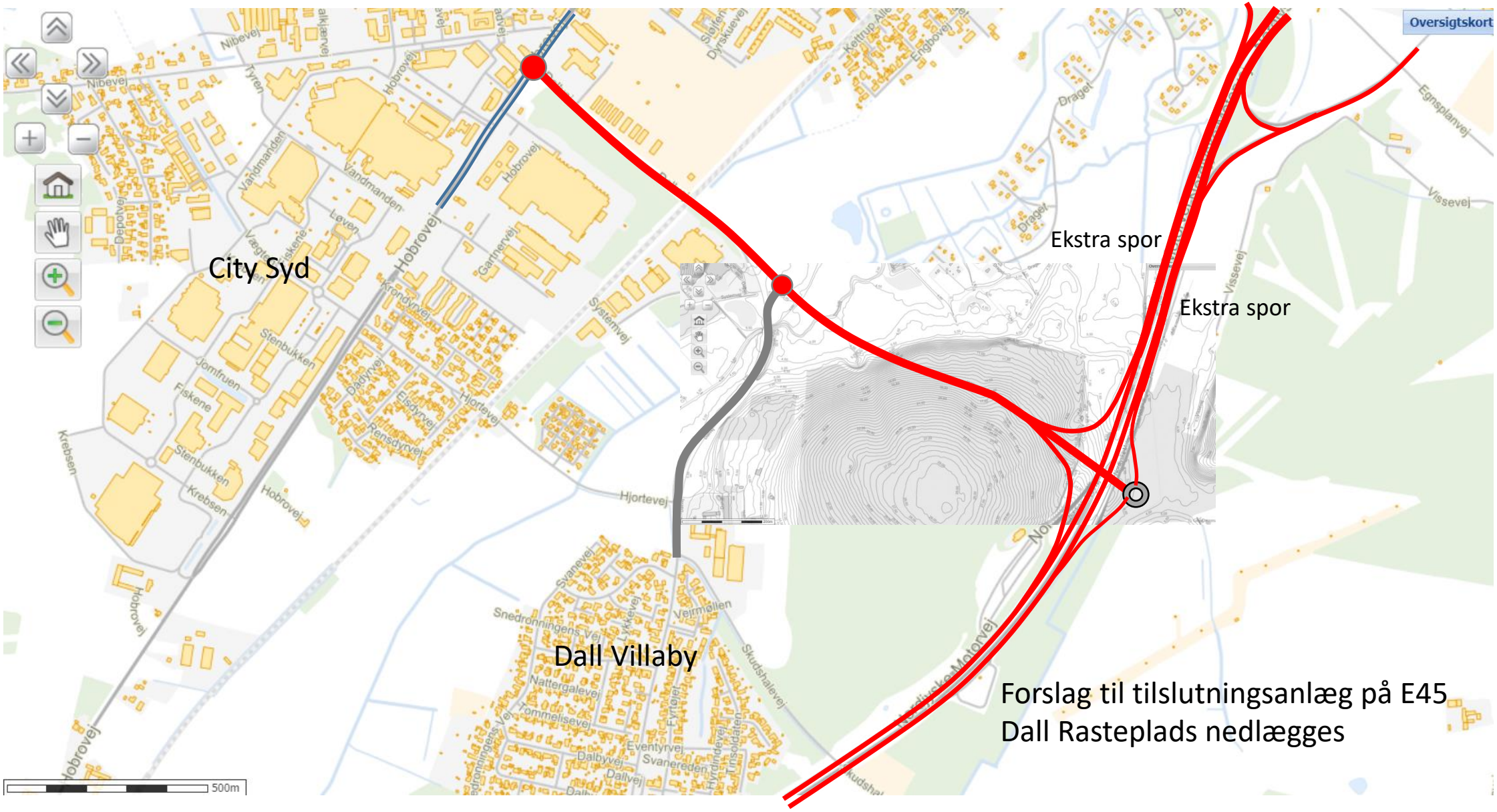
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Nord for Dall Villaby
Dall Rasteplads nedlægges



Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Ved Dall Rasteplads
Dall Rasteplads udbygges



Forslag til tilslutningsanlæg på E45 inspireret af Aalborg Kommunes forslag af 2009. Dall rasteplads nedlægges.


Oversigtskort
City Syd
Dall Villaby
Ekstra spor
Ekstra spor
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Dall Rasteplads nedlægges
500m

Dall Villaby Grundejerforening og Dall Villaby Vandværk a.m.b.a.

Vejdirektoratet
Vejplan og Miljøafdelingen
Carsten Niebuhrs gade 43, 5. sal
1577 København V
Att. Niels Fejer Christiansen.

Formand: Jan Hjermitslev
Dallvej 36
9230 Svenstrup J
Tlf. 40875746
formand@dallvillaby.dk
www.dallvillaby.dk

Dall Villaby d.2. januar 2022

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en. 3. Limfjordsforbindelse.

Af det følgende fremgår Dall Villaby Grundejerforeningens redegørelse i samråd med forhenværende næstformand Sven Hvid Nielsen, tidligere lektor ved Institut For Produktion og Maskinteknik, AAU.

Vi kan ikke tilslutte os Forslaget, som det foreligger.

Vi føler, at vi igen ikke har fået en fair, faglig og værdig behandling af vejdirektoratet i forbindelse med det på side 11 -12 i sammenfattede høringsnotat (august 2021, offentliggjort 9. september 2021), som anses for en væsentlig del af baggrunden for lovforslaget på side 14.

Specielt vedr. motorvejsudfletningen ved Dall og Dall Villaby, samt motorvejskryds E45 ved Svenstrup J.

Vi mener dermed at et endeligt lovforslag ikke kan sendes videre før end disse forhold er belyst og behandlet seriøst og værdigt.

Den 8. nov. 2021 ringede Sven til Niels Fejer Christiansen og bad om et møde med ham hurtigst muligt for at opnå en positiv konstruktiv dialog og få afklaret problemerne som kort blev fremført fra begge parter. Vi tilbød at mødes i København men Niels oplyste, at han ofte kom til Aalborg, hvor vi kunne mødes. Niels ville selv kontakte os, vi aftalte at det kunne være hensigtsmæssigt i Dall Villaby. Sven tilbød at hente og bringe ham.

Niels henvendte sig aldrig, før end den 3.december i form af e-mail til formanden, vedr. høring af forslag om lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse.

Vi håber det bliver bedre i det nye år.

Som vi anførte i høringssvaret af d.27. april 2021, fremhæves følgende:

”Da Dall Villaby Grundejerforening i sin tid ikke kunne acceptere behandlingen af deres første Høringssvar vedr. 3.Limfjordsforbindelse, d.30. aug. 2011 (vedlagte bilag 1), sendte vi d. 26.09.2012, indsigelse (vedlagte bilag 2) til Transportministeren og Folketingets Transportudvalg. Vi modtog d.20. dec. 2012 svar på e-mail fra Trafikministeren med bl.a. følgende:

” *Såfremt det besluttes at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg i Egholmlinjen, vil der i forbindelse med detailprojekteringen være fokus på at begrænse påvirkningen af Dall og Dall Villaby samt Østerådalen mest muligt.* ” **Dette synes ikke opfyldt tilfredsstillende derfor følgende**:”

Hvorfor har man ikke henvendt sig til Grundejerforeningen+under processen?

For at undgå yderligere misforståelse i forbindelse med et forhåbentligt snarligt møde eller muligt svar er der i bilag 1 redegjort for det faglige, i ovennævnte høringssvar (27. april 2021) med venlig assistance og tilladelse af Anker Lohmann Hansen, som vi i processen løbende har været i dialog med.

Gå til vedhæftet bilag og gennemgå slides

Vi mener at linjeføringen på slide 7 kan tilpasses og opfylder kirkens krav i rimeligt omfang med nogle elementer fra Varianten.

Vi har tidligere anført nogle oplagte fordele ved vores forslag:

- Der bliver kortere og lettere forbindelser til/fra E45 og fra/til City Syd.
- Forslaget vil give aflastning af trafikken i Svenstrup og Skalborg (bakke især).
- Trafikken bliver mindre hørbar og synlig, idet vejen nu kan graves ned i Svenstrupholm.
- Lavbroen over Østerådalen kan afkortes.
- Dall Møllevej kan evt. føres over begge motorveje ved at den sydlige nordvendte rampe overflødiggøres.
- Muliggør at forlægningen af Østerå kan undgås.

Overordnet kan anføres, at det både er en mere miljørigtig og måske billigere linjeføring, samt skåner det kulturelle værdier i form af Dall Kirke, naturmæssige værdier i Østerådalen og færre mennesker udsættes for unødig støj fra den nye motorvej.

Vedrørende støjforhold:

Vi arbejder stadig på at få Miljøstyrelsen til at revidere deres vejledende støjgrænse til 53 dB for nye motorveje i lighed med, at der stilles krav til nye bilers forurening med en overgangs ordninger for gamle biler i det omfang, det er muligt at finde brugbare løsninger for gamle biler.

Sven bor på Klokkevej 33 med 300 meter fra E45, 65 dB, og den vindbårne støj fra Øst kan let nå op på 80-85 dB, yderst sjældent under de 65 dB, kun når der er vesten vind, så et hvert tiltag på reduktion er velkomment og tiltrængt men det er nok tvivlsomt! Vi finder slet ikke, at Vejdirektoratets redegørelse for støj er retvisende overfor den støj, som helt givet vil blive oplevet i Dall Villaby med både en østvendt og en kommende vestvendt motorvej.

Enten kommer den vindbårne støj fra Øst (E45) eller og fra Vest (Egholmlinjen) med mulighed for refleksioner og interferens fra bagsiden af de støjskærme Vestenvinden er meget fremherskende ved

Aalborg og vindretningen er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår, og den vil føre uacceptable støjgener langt videre ind i byområdet end anskueliggjort i undersøgelsens kortbilag.

Derfor har det været os magtpåliggende af finde alle de tiltag små som store, som vi har forsøgt at tilstræbe nævne i vores forslag til forbedret linjeføring bilag 1

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må vi - som borgere og indbyggere i Aalborg - tilmed anno 2021 kunne forvente/forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal tilstræbes, holdt under 53 dB.

Ydermere anvender Vejdirektoratet besynderligt nok ikke den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som direktoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "*Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB (svarende til en gennemsnitsværdi på ca. 5 dB) lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje*". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 5 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive WHO´s anbefalede 53 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i Aalborg omr.

- Støjskærmene ved Dall Kirke skal være transparente aht. udsyn til kirke. Dette kan medføre betydelig reflekteret støj med vestenvind til Dall Villaby.
- I redegørelsen på side 28 skal SBT reduktion fra 107 til 86 tages med et vist **forbehold.** Det skyldes nok kun fordi man har indregnet støjskærmen fra E45 med overvejende sydøstenvind.
- Vi kan ikke forestille os, at vi ikke også skal have en slags støjskærme på udfletningen både før og på lavbroen grundet den vindbårne støj fra den opvejende vindretning er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår og sammenholdt med reflekterende støj fra Dall´s støjskærme.

Konklusion

Vi ser frem til og håber på at vi efter en konstruktiv dialog kan nå frem til en revideret linjeføring af den på side 6 viste forslag til Lov overensstemmelse med vores høringssvar af 27. april 2021 synliggjort i bilag 1.

Vi ønsker og håber at vi bliver inddraget i det videre arbejde og vedr. detaljer for byen i passende omfang.

Med venlig hilsen

På vegne af bestyrelsen for Dall Villaby Grundejerforening
Jan Hjermitslev

Vedlagt bilag: Motorvejsfletning ved Dall

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ove Holm (oho@dtl.eu), Finn Bjerremand (fba@dtl.eu)
Fra: Finn Bjerremand (fba@dtl.eu)
Titel: høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:14
Bilag: Hsvar TRPmin 3Limfjords. 11012024.pdf;

Hej

Hermed fremsendes høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, for både DTL Danske Vognmænd og DTL KRAN BLOK ERFA.

Såfremt der er spørgsmål, står vi til venlig disposition.

De bedste hilsner

DTL KRAN-BLOK ERFA
Finn Bjerremand
Sekretær
DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, mezz.
1270 København K
Tlf.: +45 7015 9500
Direkte: +45 4096 1611
fba@dtl.eu

-- AKT 311294 -- BILAG 22 -- [Hsvar TRPmin 3Limfjords. 11012024] --

DANSKE VOGNMÆND

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Deres ref.:Anders Petersen Vor ref.:OHO/fba Dato: 11.1.2024

Høringssvar

DTL & DTL KRAN BLOK ERFA takker for at vi har fået mulighed for at afgive høringssvar til *Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.*

Etableringen af en tredje forbindelse over Limfjorden ved Aalborg er en rigtig god idé. Det giver samtidig en unik chance for at vælge en løsning som betyder at både Aalborg City og Nr. Sundby i fremtiden kan slippe for at alle overdimensionerede transporter, især omfattende høje særtransporter, der ikke har mulighed for at køre gennem Limfjordstunnelen, skal køre gennem de to byers centrum. Forbindelsen over Limfjorden er af vital betydning for hele industrien og i særdeleshed for særtransporter af alle arter, som skal fra det øvrige Fyn og Jylland samt det sydlige udland til det øvrige Norden via de nordjyske færgehavne.

DTL og DTL KRAN BLOK ERFA's forslag er at man så vidt det er muligt helt undgår at bygge en tunnel, men i stedet vælger broløsninger, hvor der er fri højde fra vejbanen og opad. Vælger man en tunnelløsning, vil vi anbefale at den indvendige frihøjde bliver mindst 5,50 m og gerne højere samt at bredden bliver så stor, så særtransporter med op til 7,5 m brede laster kan passere uden problemer.

Hvis man vælger at omlægge en del af Limfjordsbroen til letbane med elledninger i luften, må vi samtidig gøre opmærksom på, at det bør ske uden at høje særtransporter, som måske også er brede, fortsat vil kunne passere broen.

Er der spørgsmål, står vi til venlig disposition.

Med venlig hilsen

Finn Bjerremand

Dansk Transport og Logistik

Grønningen 17
DK-1270 København K
Tel. 7015 9500
dtl@dtl.eu
www.dtl.eu

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), Jesper Højte Stenbæk (jhs@danskerhverv.dk), Jesper Kronborg (jek@danskerhverv.dk), Kristian Baasch Pindbo (kbpi@danskerhverv.dk)
Fra: Kristian Baasch Pindbo (kbpi@danskerhverv.dk)
Titel: VS: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: VS: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 11-01-2024 21:28
Bilag: Høringsbrev.pdf; Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse-1.pdf; Høringsliste.pdf; Høringssvar fra Dansk Erhverv - forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse_11.01.2024.pdf;

Til Transportministeriet
Att.: Anders Petersen

Hermed fremsendes Dansk Erhvervs høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

M. +4522650933
T. +4533746089
kbpi@danskerhverv.dk

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.
Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger.
Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV
Børsen
DK-1217 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

Dansk Erhverv - Det er nu, vi skal handle

Læs vores persondatapolitik online

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Info Dansk Erhverv <info@danskerhverv.dk>; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk

Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Du får ikke ofte mails fra arp@trm.dk. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

-- AKT 311294 -- BILAG 24 -- [Høringsbrev] --

Transportministeriet

Departementet

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

7. december 2023
2021-3128

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Transportministeriet sender hermed vedlagte udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at anlægge en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Baggrunden for lovforslaget er aftalen af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035. Lovforslaget skal således være med til at udmønte infrastrukturplanen.

Transportministeriet skal anmode om, at eventuelle bemærkninger til udkastet er ministeriet i hænde **senest den 11. januar 2024**. Bemærkninger bedes sendt til trm@trm.dk samt arp@trm.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til chefkonsulent Anders Petersen på telefon 20 69 79 95 eller på arp@trm.dk.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Transportministeriet

Aalborg Kommune	aalborg@aalborg.dk
Kommunerne Landsforening (KL)	kl@kl.dk
Danske Regioner	regioner@regioner.dk
Region Nordjylland	region@rn.dk
Banedanmark	hoeringer@bane.dk
Domstolsstyrelsen	post@domstolsstyrelsen.dk
Nordjyllands Beredskab	mail@nobr.dk
Forsvarets Materielstyrelse/ejendomstjeneste	fmi@mil.dk
Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse	fes@mil.dk
Kommissarius (Jylland og Øerne)	post@kommissarius.dk komoe@komoe.dk
Arriva	Info@arriva.dk
DSB	dsbpost@dsb.dk
Nordjyllands Trafikselskab	info@NTmail.dk
Trafikselskaber i Danmark	mba@moviatrafik.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	ae@ae.dk
Business Danmark	jura@businessdanmark.dk
Business Region North Denmark	hhj@aalborg.dk
Dansk arbejdsgiverforening	da@da.dk
Dansk Byggeri	info@danskbyggeri.dk
Dansk Erhverv	info@danskerhverv.dk
Dansk Erhvervsfremme	info@danskerhvervsfremme.dk
Dansk Metal	metal@danskmetal.dk
Dansk Transport og Logistik (DTL)	dtl@dtl.eu
DI Transport	transport@di.dk
Erhverv Norddanmark	info@erhvervnorddanmark.dk
Fagligt Fælles Forbund – 3F	3f@3f.dk
FH Nordjylland	fh@fh-nordjylland.dk
FOA	foa@foa.dk
Grundvandssamarbejde Aalborg	mail@aalborgforsyning.dk pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk
Håndværksrådet	hvr@hvr.dk
ITD	itd@itd.dk
Komiteen 3. Limfjordsforbindelse.nu	ttm@rn.dk
Landsorganisationen i Danmark (LO)	dalo@da.dk
Nibe Erhvervsråd	*gk@gkvind.dk*
Aalborg Fjordudvalg/Port of Aalborg	ms@portofaalborg.com
Aalborg Forsyning	mail@aalborgforsyning.dk pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk
9bevej Ejerlaug	krasmussen868@gmail.com
Bedsteforældrenes Klimaaktion	ullabryanne@gmail.com

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen	borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com
Borgerbevægelsen.dk for en demokratisk motorvejsproces	kpkarinmette@gmail.com
Brancheforeningen Danske Advokater	mail@danskeadvokater.dk
Campingbranchen	info@campingbranchen.dk
Cyklistforbundet	post@cyklistforbundet.dk
Cyklistforbundet Aalborg Afd.	mhwden444@hotmail.com
Dall Villaby Grundejerforening	formand@dallvillaby.dk
Danmarks Frie Autocampere	jj@dfac.dk
Danmarks Naturfredningsforening	DN@DN.dk
Danmarks Naturfredningsforening Aalborg	m.sloth.a@gmail.com
Dansk Handicap Forbund	dhf@dhf-net.dk
Dansk Ledningsejerforum	Jurateamet@danskenergi.dk
Dansk ornitologisk forening	dof@dof.dk
Dansk ornitologisk forening Nordjylland	peter@plk.dk
Dansk Vandrelaug	dvl@dvl.dk
Dansk Vejforening	dv@dv.dk
Danske Handicaporganisationer	dh@handicap.dk
Danske Havne	danskehavne@danskehavne.dk
Danske motorcyklister	skovloekke@dmc-org.dk
Den Grønne Studenterbevægelse Aalborg	aalborg@dgsb.dk
Det Centrale Handicapråd	dch@dch.dk
Det Økologiske Råd	info@rgo.dk
Drastrup Beboerforening	drastrupbeboerforening@gmail.com
Egholms Venner	egholm59@paradis.dk
Energinet	info@energinet.dk
FDM	hoering@fdm.dk
Forbrugerrådet	hoeringer@fbr.dk
Foreningen af danske småøer	sekretariatet@danske-smaaoer.dk
Foreningen Den Bedste Vej	toftnielsenjens@gmail.com
Foreningen Fremtidens Aalborg	hanshuttel@me.com
Foreningen Søholt, Egholm	thorndahl@klostermarken9.dk
Friluftsrådet	fr@friluftsraadet.dk
Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej	gf_kef_sve@hotmail.com
Hasseris Grundejerforening	neergaard@hasseris.dk
Haveselskabet Vesterkær	formand@vesterkaeret.dk
Kano og Kajakklubben Limfjorden	henrikas@mail.dk
Landbrug & Fødevarer	hoering@lf.dk
Landsbyrådet i Poulstrup	jof@pleth.dk
Landsforeningen af menighedsråd	kontor@menighedsraad.dk
Landsforeningen landsbyer i Danmark	arkitektsteenkjaer@hotmail.com
Livet med Handicap (LEV)	lev@lev.dk
NOAH-Trafik	noahtrafik@noah.dk
Nordjydsk Windsurfing Klub Pelikanen	formand@nwk.dk
Nørholm egnens samråd	fmidtgaard62@gmail.com

Parcelhusejernes landsforening	sekretariat@parcelhus.dk
Rigsrevision	info@rigsrevisionen.dk
Rådet for Bæredygtig Trafik	Kjeld.allan.larsen@gmail.com
Rådet for Sikker trafik	info@sikkertrafik.dk
Samråd Syd	paarmanndiana@mail.dk
Skipper Samrådet	paasch@mail.dk
Trafikalt Folkeparti	mail@trafikaltfolkeparti.dk
Tænketanken Geohav	data@geohav.dk
Vestbyens Samråd	Lr@plankonsulenten.dk
Aalborg Stiftsøvrighed	kmaal@km.dk

DANSK ERHVERV
Børsen
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

Transportministeriet
Att.: Anders Petersen
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Den 11. januar 2024

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Dansk Erhverv har den 7. december 2023 modtaget ovenstående forslag til lovforslag i høring.

Lovforslaget er en anlægslov, der muliggør anlægget af 3. Limfjordsforbindelse – en ca. 20 km lang 4-sporet motorvejsforbindelse vest om Aalborg, der forbinder E45 Nordjyske Motorvej i syd med E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Dansk Erhverv støtter lovforslaget, der udmønter den politiske aftale "*Infrastrukturplan 2035*" om at etablere den 3. Limfjordsforbindelse.

Dansk Erhverv noterer sig, at projektet har en positiv samfundsøkonomiske effekt (intern rente 3,3-3,5 pct.).

Trafikalt behov for ny forbindelse
En ny Limfjordsforbindelse er afgørende for at sikre fremkommelighed og mobilitet på tværs af Limfjorden ved Aalborg. Forbindelsen er kritisk infrastruktur og afgørende for trafikafviklingen både lokalt, regionalt, nationalt og internationalt.

En ny forbindelse vil aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen, der i dag er præget af megen trængsel. Limfjordstunnelen den 10. mest trafikerede motorvejsstrækning i Danmark, hvilket underbygger, at der er et stort behov for at udbygge infrastrukturen.

Trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg/Nørresundby gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser, som kan påvirke pendlingen og erhvervstransportens fremkommelighed negativt. Trængslen har store samfundsøkonomiske konsekvenser for virksomhederne, når medarbejdere får længere rejsetid til arbejdspladsen og erhvervstransporten er længere tid om at levere varer mm.

En ny forbindelse vil få stor positiv betydning for erhvervslivet og de dertil knyttede transportbehov, samt for at medarbejdere kan komme på arbejde. Virksomheder vil få lettet adgangen for medarbejdere, kunder og transport af varer mm. Derudover mindskes risikoen for sammenbrud i trafikken, der påvirker erhvervstransport negativet.

Der kan i den forbindelse henvises til den analyse, som Aalborg Universitet har udarbejdet om, hvordan hændelser som trafikuheld påvirker godstransport. Analysen konkluderer, at omkostningen for godstransport ved hændelser som trafikuheld på kritisk infrastruktur undervurderes i samfundsøkonomiske analyser.

For den del af erhvervstransporten, der kører særtransport, er det afgørende, at der fremover er gode muligheder for at passere, og at mobiliteten for dette erhvervssegment ikke forringes.

Regional Erhvervsudvikling
En ny limfjordforbindelse er en afgørende brik i den fortsatte regionale erhvervsudvikling i Nordjylland. God og velfungerende infrastruktur er forudsætningen for vækst. Det kendetegner både de store bysamfund, men i høj grad også de egne af landet hvor transporttid og afstand er en væsentlig faktor i en funktionel hverdag. Den fortsatte vækst i Nordjylland afhænger derfor af investeringerne i mobilitet og infrastruktur. En ny limfjordforbindelse vil også understøtte Nordjylland som turistdestination, idet den i stort omfang understøtter Aalborg Lufthavn som en væsentlig vækstaktør.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: DN Aalborg (aalborg@dn.dk), Thorkild Kjeldsen (thorkild.kjeldsen@mail.tele.dk), Jens Anton Tingstrøm Klinken (jatk@dn.dk), Mette Damgaard (md@dn.dk), Bo Håkansson (boh@dn.dk), Henning Mørk Jørgensen (hmj@dn.dk)
Fra: lasse@dn.dk (lasse@dn.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til lov om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:20
Bilag: Høringssvar vedrørende den tredje limfjordsforbindelse 20241001.pdf;

På vegne af Danmarks Naturfredningsforening, Aalborg, og Danmarks Naturfredningsforenings sekretariat, hermed vores høringssvar vedrørende den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til lov om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse.

Bedste hilsner,
Lasse Jesper Bering Pedersen
Klima- og Energipolitisk Seniorrådgiver
Danmarks Naturfredningsforening

Tlf.: 31193234
@: lasse@dn.dk

-- AKT 311294 -- BILAG 28 -- [Høringssvar vedrørende den tredje limfjordsforbindelse 20241001] --

Danmarks Naturfredningsforening

Masnedøgade 20
2100 København Ø
Telefon: 39 17 40 00
Mail: dn@dn.dk

Til:
Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 49,
1577 København
Uploadet via formular på: vd.dk/limfjorden

&

Transportministeriet
Færøsk Pakhus,
Frederiksholms Kanal 27,
1220 København
mail til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og

Fra:
Danmarks Naturfredningsforening,
Masnedøgade 20
2100 København V

Dato: 11. januar 2024

Høringssvar vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til lov om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse

Danmarks Naturfredningsforening (DN), her tegnet af DNs sekretariat og DN Aalborg, takker for muligheden for at kommentere på den supplerede miljørapport og forslag til lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse. Vi sender her et samlet høringssvar.

Indledningsvis vil vi gerne udtrykke dyb bekymring i forbindelse med forslaget, specifikt med hensyn til den foreslåede linjeføring over Egholm. Vi mener grundlæggende, at denne linjeføring vil få betydelige og uacceptable miljømæssige konsekvenser, især i forhold til Egholms unikke natur og biodiversitet. I det omfang det er nødvendigt at håndtere fremtidige trafikale udfordringer på tværs af Limfjorden, foreslår DN i stedet at udvide den eksisterende Limfjordstunnel. En anden mulighed kunne være at anlægge vejen under terræn på Egholm og i tunnel under Nørredyb. Disse alternativer vil ikke kun være mindre skadelige for natur og miljø, men også mere holdbare løsninger for de trafikale problemer. De vil være bedre for beboerne i og omkring Aalborg og, i tilfældet med tunneludvidelsen, sandsynligvis også billigere.

Det følgende høringssvar fokuserer på den linjeføring, som DN ikke støtter. Skulle denne beslutning forblive uændret, præsenteres her et forsøg på at begrænse de natur- og miljømæssige konsekvenser

så meget som muligt. Vores fokus ligger særligt på grundvand og drikkevandsressourcer, miljøkonsekvenser for Limfjorden, og truslen mod lokalt dyreliv og naturlige habitater. Afslutningsvis vil vi fremhæve en række alvorlige retslige bekymringer, vi ser i forhold til vedtagelsen af anlægsloven – særligt med udgangspunkt i den forhåndenværende miljøkonsekvensrapport.

Vi står overfor en kæmpe udfordring med et kolossalt stort tab af biodiversitet globalt. Det er løsninger som dette, der ikke lykkedes med at tilgodese både natur, miljø og mennesker, der er skyld i den udfordring. Vi håber at de ansvarlige beslutningstagere vil komme til fornuft, og bede om at der findes en alternativ løsning, hvor natur og mennesker vægtes lige så højt som økonomi og andre særinteresser.

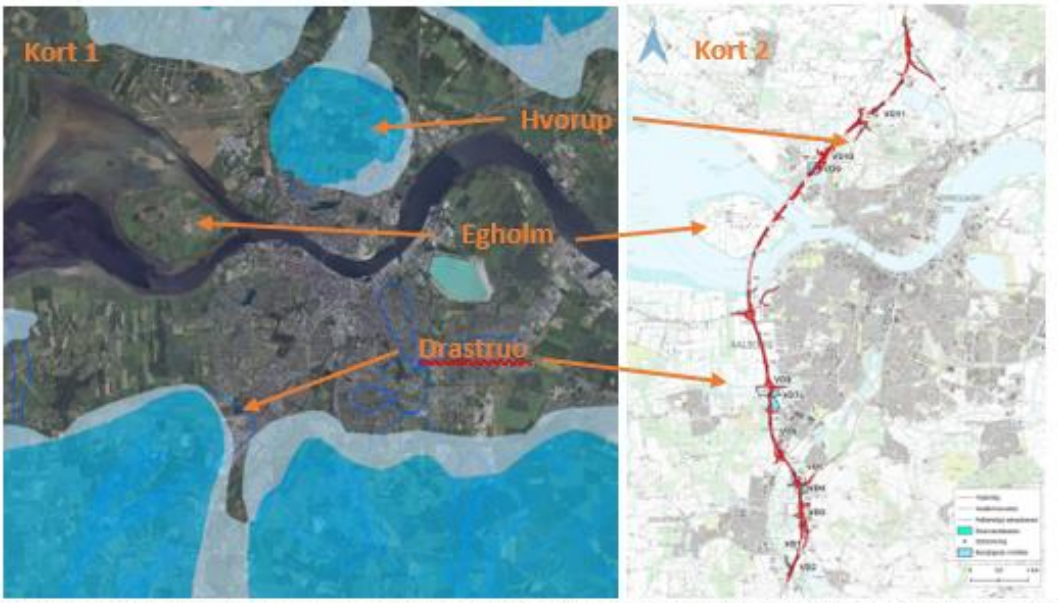
Indhold:

Påvirkning af grundvand og drikkevand 2
Påvirkning af vandløb og søer 4
Påvirkning af Limfjorden 4
Påvirkning af Bilag IV arter 5
Påvirkning af fugle 6
Erstatningsnatur 6
Faunapassager 7
Støj 7
Retslige bekymringer 7
Konklusion 9
Bilag 1: Figurer omtalt i afsnit om grundvand og drikkevand 10

Påvirkning af grundvand og drikkevand

Grundvandet i Aalborg Kommune, især ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, er afgørende for drikkevandsforsyningen til Aalborgs borgere. Et særligt problem er nødvendigheden af at sænke grundvandsniveauet under etableringsfasen, hvilket kan medføre risiko for indtrængen af forurenet vand. De foreslåede afværgeforanstaltninger i lovforslaget, herunder genudledning af overfladevand, er efter vores vurdering utilstrækkelige og skaber risiko for yderligere forurening, især fra vejtrafik. Manglen på en dybdegående vurdering af disse risici i miljøkonsekvensrapporten, navnlig i de boringsnære områder ved de almene vandværker, både under anlægs- og driftsfasen, udgør en retlig bekymring og truer Aalborgs fremtidige vandforsyning. Det er derfor nødvendigt at der udarbejdes en mere omfattende og detaljeret undersøgelse, før en eventuel anlægslov kan vedtages.

I nedenstående er fremhævet konkrete udfordringer ift. grundvandsressourcen i området for den skitserede Egholmforbindelse. Udsnit fra miljøkonsekvensrapporten og fra forslag til anlægslov er indsat i figur 1-7 (bilag 1). Der henvises løbende til de enkelte figurer i teksten, hvor det er relevant. Områder med drikkevandsinteresser, Drastrup og Lindholm/Hvorup, som berøres af Egholmforbindelsen er illustreret på kort 1 og 2, indsat herunder. Kort 1 er gengivet fra Danmarks Arealinformation og viser drikkevandsinteresserne i området og kort 2 er gengivet fra bilagene til miljøkonsekvensrapporten og viser linjeføringen af den planlagte Egholmforbindelse.



Kort 1 Drikkevandsinteresser. Mørkeblå: Områder med særlige drikkevandsinteresser.
Kort 2 Motorvejen over Egholm markeret med rød linje.

Ifølge oplysninger i figur 4 fra miljøkonsekvensrapporten er drikkevandsmagasinerne ved Drastrup og Hvorup dårligt beskyttede. Derudover er de seks regionale grundvandsforekomster i nærheden af den planlagte Egholm-motorvej i en bekymrende kemisk tilstand, som primært skyldes forhøjede niveauer af nitrat, pesticider, krom og zink. Dette kontrasterer med de fire terrænnære grundvandsforekomster samt den dybe grundvandsforekomst i området, som alle er i god kemisk og kvantitativ tilstand og dermed opfylder miljømålene i henhold til EU's vandrammedirektiv.

Grundvandsressourcen omkring Aalborg er generelt meget sårbar, og den gode tilstand i de 4 terrænnære grundvandsmagasiner skyldes en langvarig og vigtig beskyttelsesindsats. De terrænnære grundvandsmagasiner i området er fremtidens og fremtidige generationers drikkevand og det er derfor helt afgørende, at de fortsat beskyttes. Danmark er via EU's vandrammedirektiv forpligtet til at sikre rent drikkevand og forpligtet til ikke at hindre målopfyldelse for vores grundvandsressourcer. At placere et forurenende motorvejsanlæg, indenfor sårbare områder med særlige drikkevandsinteresser (Drastrup og Hvorup), kan derfor medføre forurening af de terrænnære grundvandsmagasiner, hvorved den kemiske tilstand forringes og målopfyldelse hindres – Dette vil være i strid med Danmarks forpligtelser iht. EU's vandrammedirektiv. Udfordringerne ift. grundvandsressourcerne i området understreges desuden af Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høringen af udkast til anlægslov tilbage i 2021/2022, hvor projektet blev udskudt, netop pga. manglende hensyn til drikkevandsressourcen. Anlægsfasen for motorvejen udgør, på samme måde som driften af motorvejen, en risiko for grundvandsressourcen i området. Som beskrevet i figur 1 og 5 vil den endelige risikovurdering af anlægsfasen først blive belyst i detailprojekteringsfasen og risikoen er derfor ikke endelig belyst i den nuværende miljøkonsekvensrapport.

I det konkrete projekt, bliver der som beskrevet i figur 2, 3, 6 og 7, etableret kantopsamling, lukkede ledninger og regnvandsbassiner, til opsamling af regnvand/vejvand, som skal forhindre nedsivning af miljøfarlige stoffer til de underliggende grundvandsmagasiner. Håndtering af regnvand er umiddelbart ikke dimensioneret til at kunne håndtere fremtidige regn-hændelser og den generelt øgede nedbør som i fremtiden vil blive en del af det danske vejr og klima. De nuværende risikovurderinger samt afværgeforanstaltninger er derfor utilstrækkelige og der vil med projektet være øget risiko for forurening af de terrænnære grundvandsmagasiner og dermed øget risiko for forurening af Aalborgs fremtidige drikkevand.

I tillæg til ovenstående skal sikringen mod nedsivning af forurenet vejvand håndteres med bentonitmembraner i regnvandsbassinerne. Der er ingen dokumentation for holdbarheden af disse membraner og risikoen for eventuelle læk og nedsivning fremadrettet kan således ikke endelig vurderes på det foreliggende grundlag.

Som det fremgår af figurerne 1-7 (bilag 1) og ovenstående eksempler bliver flere dele af risikovurderingen fremrykket til detailprojekteringsfasen. Dette betyder, at den samlede risiko for grundvandet ikke er belyst i den nuværende miljøkonsekvensrapport. Der foreligger altså ikke en endelig vurdering af grundvandsrisikoen og den politiske beslutning omkring vedtagelse af projektet og lovforslaget kan dermed ikke tages på et fyldestgørende grundlag.

Med lovforslagets kapitel 3, hhv. §5 og §6, tilsidesættes desuden relevant miljølovgivning, som efter lovvedtagelsen skal varetages af transportministeriet, de facto vejdirektoratet. Miljøstyrelsen bevarer dermed ikke sine myndighedsbeføjelser. Derudover fjernes klageadgangen ifm. vedtagelse af lovforslaget. Begge dele kan få store miljømæssige konsekvenser for grundvandet og drikkevandet i området, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, særligt set i lyset af forpligtelserne i vandrammedirektivet og hensynet til sikring af rent drikkevand i fremtiden.

Med en tilsidesættelse af EU's vandrammedirektiv og en udvanding af dansk lovgivning ved overdragelse af myndighedsbeføjelserne til Vejdirektoratet, som således bliver både bygherre og myndighed på projektet, mener Danmarks Naturfredningsforening ikke at etableringen af Egholmforbindelsen kan foretages miljømæssigt forsvarligt ift. de nødvendige grundvandshensyn.

Påvirkning af vandløb og søer

Aalborg Kommune bør fortsat have myndighedsansvar efter Vandløbsloven, særligt i forhold til koordineringen af kommunale vandløbsprojekter med den planlagte motorvejsforbindelse. Dette sikrer en offentlig og åben høringsproces og effektiv håndtering af klimarelaterede hændelser som skybrud.

Den fremlagte miljøkonsekvensvurdering mangler imidlertid detaljerede redegørelser for påvirkninger på vandløb, især under etableringsfasen. Dette inkluderer udfordringer som brinkerosion og ændringer i vandløbenes tilstand ved omlægninger. DN efterlyser også en fuldstændig belysning af projektets indvirkning på både de private og ikke-målsatte vandløb, da disse kan have betydelig indflydelse på de målsatte vandløbs tilstand og målopfyldelse. En dybdegående vurdering af disse aspekter er nødvendig, før en endelig tilladelse kan gives, for at sikre, at miljøpåvirkningerne er fuldt forstået og adresseret.

Påvirkning af Limfjorden

Egholm motorvejsforbindelsen risikerer at have alvorlige miljømæssige konsekvenser af, især hvad angår vandgennemstrømningen og sedimentspredningen i Limfjorden. De foreslåede anlægsarbejder - herunder sænketunnel, lavbroer og arealindvinding - har potentiale til at påvirke vandstrømningens dynamik, hvilket kan have væsentlige konsekvenser for fjordens økologiske balance. Overordnet kræver projektets indflydelse på Limfjordens vandskifte og sedimentspredningens effekter yderligere afklaring før en anlægslov kan vedtages. Anlægsloven skal efter DNs opfattelse inkludere krav om afværgeforanstaltninger.

Det er blandt andet uklart hvorvidt projektet sikrer en reel 0-løsning for Limfjordens vandskifte mellem Nordsøen og Kattegat nord og syd om Egholm eller om man blot tilstræber en minimal påvirkning. Uklarheden opstår fordi den supplerende miljøkonsekvensvurdering (side 210) anfører at det er en

grundlæggende forudsætning at hverken lavbro eller sænketunnel medfører en "*væsentlig reduktion eller blokering" af vandskiftet*", mens anlægsloven side 84 siger: "*Det er dog en grundlæggende projektforudsætning, at det gennem anlægsmetode og design af bropiller og sænketunnel sikres, at den nuværende samlede vandgennemstrømning nord og syd for Egholm opretholdes*." Samtidig inddrager ingen af formuleringerne indvindingen af fjordareal syd for Egholm. Anlægsloven skal formuleres således at den fuldt ud sikrer opretholdelsen af den eksisterende vandgennemstrømning, hvilket er afgørende for at bevare Limfjordens saltbalance, næringsstofbalance og økologiske tilstand. Det bemærkes desuden, at den vestlige del af Egholm og Limfjorden derfra mod vest er udpeget som Natura2000 område (nr. 15). Både fuglebeskyttelsesområde og habitatområde. Reduceres vandgennemstrømningen skal der foretages en konsekvensvurdering jf. habitatdirektivets artikel 6.3 om påvirkning af udpegningsgrundlaget.

Særligt problematisk er den potentielle påvirkning af sedimentspredning på både bundvegetationen, fytoplankton, bundfauna og fiskefaunaens vandringsmønstre. Den supplerende miljøkonsekvensvurdering fastslår stor påvirkning af 30 ha fjordareal med over 5 cm tilslamning af bundplanter og bunddyr som følge af sedimentspredning, men det indebærer indlysende at langt større arealer vil påvirkes af mindre lagtykkelser. Der mangler således en fuldstændig vurdering af konsekvenserne for økosystemet, som skal tilvejebringes inden der kan gives tilladelse til projektet.

Sedimentspredningen giver også anledning til spredning af miljøfarlige stoffer (MFS), som ikke i tilstrækkelig grad er vurderet i kumulativ sammenhæng med især Renseanlæg Vest i Aalborg. Af den supplerende Miljøkonsekvensvurdering fremgår klart (side 272 ff) at der er betydelig risiko for overskridelser af gældende generelle miljøkvalitetskrav for MFS allerede i dag som følge af udløb fra Renseanlæg Vest og sedimentspredningen ved anlægsarbejderne vil bidrage yderligere hertil. Der ses ingen bestræbelser på at minimere disse skader fra sedimentspredningen, idet sedimentspredningsbegrænsende foranstaltninger, såsom skånsom gravemetode og brug af siltgardiner ikke nævnes med et ord i anlægsloven. Limfjordens ringe miljøtilstand kræver allerede massive indsatser indenfor landbrug og spildevandsudledninger og naturgenopretningstiltag, og derfor skal Egholm-projektet naturligvis udføres med maksimal hensyntagen til at sikre Limfjordens miljøforhold og ikke tilføre yderligere miljøskader.

I lyset af områdets nuværende ringe økologiske og kemiske tilstand, er det afgørende, at projektet ikke fører til yderligere forringelse, i overensstemmelse med kravene i vandområdeplanerne. Vi ser en mangel på sikkerhed for, at der ikke sker en klassenedgang for kvalitetselementer såsom bundfauna, fytoplankton og bundplanter, hvilket vil være i strid med vandrammedirektivet og tilhørende EU-domstolsafgørelser også selvom de er tidsmæssigt og geografisk begrænsede.

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer til grundige, videnskabeligt funderede undersøgelser og tilpasninger af anlægsprojektet for at sikre, at disse kritiske miljømæssige aspekter adresseres og håndteres ansvarligt. DN anbefaler således at anlægsprojektet helt klart og utvetydigt tilkendegiver, at 1) ingen dele af anlægsprojektet må medføre et ændret vandskifte for Limfjorden – altså en reel 0-løsning. At 2) anlægsprojektet skal anvende alle til rådighed værende midler til begrænsning af den sedimentspredning, som er af afgørende betydning for projektets virkning på Limfjordens økologiske og kemiske tilstand samt 3) at projektet udformes og udføres under fuld overholdelse af vandrammedirektivet og tilhørende EU-domstolsafgørelser

Påvirkning af Bilag IV arter

Miljøkonsekvensrapporten behandler beskyttede bilag iv arter som odderen, strandtudsen og flere flagermusarter alt for overfladisk og summarisk. Der mangler blandt andet aktuelle undersøgelser og vurderinger af påvirkningen på disse arter, såvel som på yngle- og fourageringsområder. Disse

undersøgelser skal tilvejebringes før projektet påbegyndes. Såfremt disse undersøgelser ikke er tilvejebragt, er gældende praksis at man skal handle ud fra et forsigtighedsprincip, hvor man antager at arterne er til stede på arealet, og afværgeforanstaltninger, erstatningsnatur mv. skal etableres inden anlæg kan påbegyndes. Dette er gældende praksis, eksemplificeret gennem en række EU-sager, bl.a. ifm. etableringen af Baltic Pipe og Aflandshage Havvindmøllepark i Køge Bugt.

Specielt er DN bekymringer omkring flagermusarter i forbindelse med nedrivning af ejendomme og fjernelse af træer langs projektets tracé. Flere ejendomme har stået tomme i længere tid, hvilket øger sandsynligheden for, at der kan findes flagermus her. Desuden er der fundet strandtudser nær projektområdet ved Østhavnen, hvilket kræver yderligere kortlægning for at undgå negativ påvirkning. For odderen, som er observeret flere steder langs linjeføringen, er der behov for detaljerede konsekvensvurderinger af levesteder og rasteområder, samt effektiviteten af de foreslåede afværgeforanstaltninger, herunder brugen af hunde til bortskræmning. Det er vigtigt, at omtalte vurderinger foretages inden der gives tilladelse til projektet og anlægsloven vedtages, så de fulde miljømæssige konsekvenser kan forstås og adresseres i tide og korrekt igennem krav i anlægslov, krav til afværgeforanstaltninger mv.

Påvirkning af fugle

I forbindelse med projektet er der foretaget en Natura 2000-konsekvensvurdering, som omfatter 10 fuglearter (side 33 og 591), men bemærkelsesværdigt er lysbuget knortegås ikke inkluderet, på trods af dens betydning for det nærliggende Natura 2000-område nr. 15. Dette område er ifølge Natura 2000-planen af "international betydning" for netop denne art. Derudover fokuserer den supplerende miljøkonsekvensrapport på ålegræssets er i udbredelse, men overser at lysbuget knortegås også søger føde på land, især på strandenge.

I Folketinget er der rejst spørgsmål vedrørende Egholms østlige dels betydning for lysbuget knortegås og potentielle EU-forpligtelser om at udvide Natura 2000-området mod øst. Det er derfor afgørende at vurdere, om landanlæg på Egholm, både i anlægs- og driftsfasen, kan medføre fortrængning af denne art, som rækker ind i det eksisterende Natura 2000-område og i den ikke udpegede østlige del af Egholm.

DN bakker op om det høringssvar, der er indsendt af Dansk Ornitologisk Forening (DOF) Aalborg, som særligt fremhæver betydningen af yderligere beskyttelse af lysbuget knortegås, en art af international betydning for Natura 2000-området nr. 15. DOF påpeger betydelige mangler i projektets vurdering af påvirkningen på denne og andre fuglearter, og understreger, at projektet potentielt kan fortrænge disse arter fra deres naturlige levesteder. De kritiserer også den generelle tilgang til håndtering af miljøpåvirkninger og biodiversitet i området, hvilket indikerer et behov for mere omfattende miljøundersøgelser og beskyttelsestiltag.

Erstatningsnatur

Vi mangler i høj grad sammenhængende naturområder af god kvalitet i Danmark. Den planlagte linjeføring vil være endnu en mavepuster for en trængt dansk natur. Selvom projektet for den 3. Limfjordsforbindelse indebærer krav erstatningsnatur, mener DN ikke at forholdet på 1:2 tager hensyn til den høje kvalitet og biodiversitet i de berørte områder, samt den fragmentering der sker af eksisterende sammenhængende naturområder af høj kvalitet. Til eksempel kan nævnes Østerådalen hvor der findes vigtige rigkær med intakte økosystemer og orkidésamfund, og hvor de hydrologiske forhold er af stor betydning for naturtypen. DN anbefaler en fordobling af erstatningsnaturarealet, selvom det anerkendes, at nogle naturtyper, som rigkær, er vanskelige, hvis ikke umulige at genoprette. Dette kan man blandt

andet læse i DCE's videnskabelige rapport nr. 266, hvor der står at genopretning af rigkær sjældent er mulig og er en meget svær opgave som sjældent kan lykkes. Mange andre ødelagte naturtyper kan heller ikke genskabes med sikkerhed.

DN mener at Vejdirektoratet pålægges krav om dokumentation for muligheden for genetablering af ødelagte naturtyper i nærheden af den natur som fjernes, før beslutning om motorvejen kan træffes. Desuden skal placeringen af erstatningsnaturen være kendt for offentligheden, så dens potentiale kan vurderes, inden en dispensation gives. Dette vil hjælpe med at adressere tabet af biodiversitet og den øgede fragmentering af naturområder.

Faunapassager

Den planlagte 4-sporede motorvej på 22 km vil utvivlsomt hindre dyrs frie passage. De foreslåede 37 faunapassager kan være utilstrækkelige, især med afstande på over en halv kilometer mellem dem, hvilket begrænser deres effektivitet. Selvom en 700 meter lang dalbro i Østerådalen kan fungere for mindre dyr, vil større arter som rådyr sandsynligvis ikke benytte denne passage. Derfor er der en betydelig risiko for trafikdræbte dyr langs motorvejen, hvilket nødvendiggør yderligere foranstaltninger for at beskytte faunaen i området.

Støj

Den foreslåede 3. Limfjordsforbindelse vil markant forøge støjniveauet i Aalborg, idet byen bliver omkranset af fire-sporede motorveje. Denne motorvej vil være særligt synlig i landskabet på grund af dens placering over lavtliggende områder, herunder en 700 meter lang dalbro i Østerådalen, hvilket gør det svært at etablere effektive støjværn. Ligeledes vil motorvejen over Egholm og andre lavtliggende områder hæves, hvilket forhindrer effektiv støjdæmpning. Lavbroen over Nørredybet udgør en særlig støjkilde, hvor trafiklyden kan spredes over åbne vandflader. De planlagte støjværn vil kun have lokal effekt og er utilstrækkelige til at dæmpe støjen fra motorvejen i større omfang. Støj vil formegentlig have lille effekt på biodiversitet, men stor effekt på Egholm som et yndet naturområde og udflugtsmål for rigtigt mange mennesker.

Retslige bekymringer

Forslaget til anlæg af den tredje Limfjordsforbindelse rejser alvorlige retlige spørgsmål, blandt andet i forhold til overholdelse af miljølovgivningen. En central bekymring er projektets overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv og naturbeskyttelseslovgivning, herunder betydningen for beskyttede arter og habitater. Herunder gennemgås en håndfuld af de problemstillinger vi mener med den nuværende proces og de forhåndenværende dokumenter i høring.

1. Alle alternativer er ikke undersøgt: I forslaget til lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse, afsnit 3.4.2.1, fremstilles det fejlagtigt, at Vejdirektoratet i forbindelse med VVM-undersøgelsen fra 2011 vurderede forskellige fjordkrydsningsmetoder for Egholmlinjen, inklusiv en boret tunnel eller en sænketunnel under hele Limfjorden, for at minimere miljøpåvirkning og støj. Dette stemmer ikke. En boret tunnel blev overvejet udelukkende for Lindholmlinjen, som ikke blev valgt. Derimod blev en sænket tunnel under hele Limfjorden for Egholmlinjen ikke grundigt undersøgt, kun en forlængelse nær Egholms sydside. Økonomiske grunde førte til fravalg af disse muligheder. Yderligere, i de efterfølgende VVM- og miljøkonsekvensundersøgelser fra 2021 og 2023, blev disse alternativer, samt østlige muligheder som en paralleltunnel til Limfjordstunnelen, ikke inkluderet i undersøgelserne.

2. Tilsidesættelse af Aarhuskonventionens bestemmelser: Proceduren ved fremlæggelsen af den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslaget til anlægsloven, både præsenteret samtidigt og med en kort høringsfrist, der inkluderer jul og nytår, strider mod Aarhuskonventionen. Ifølge Artikel 6, stk. 3 i konventionen, skal offentlighedsprocedurerne give rimelige tidsrammer for hver fase, herunder tilstrækkelig tid til offentligheden til at forberede og aktivt deltage i miljøbeslutningsprocessen. En fem ugers høringsperiode, der inkluderer helligdage, er ikke tilstrækkelig for en grundig gennemgang af det omfattende materiale. Artikel 6, stk. 8, understreger behovet for, at resultatet af offentlig deltagelse skal tages behørigt i betragtning ved endelige beslutninger. Den korte tidsramme og parallelle høringsproces gør det vanskeligt at se, hvordan man kan garantere, at input fra offentligheden kan nå at blive indarbejdes i lovforslaget, ikke mindst fordi forslaget til anlægsloven ventes vedtaget af Folketinget før udgangen af juni 2024. Dette udfordrer konventionens principper om reel offentlig deltagelse og indflydelse.

3. Manglende overholdelse af EU's miljølovgivning (Lov om miljøvurdering): Lovens formål er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer/programmer og ved tilladelse til projekter med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling. Det brede miljøbegreb i lovens § 1, stk. 2, afspejler EU-rettens overordnede målsætninger for EU's miljøpolitik, som er »bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, beskyttelse af menneskers sundhed, en forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne, og fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer«. Af lovens § 20, stk. 2 fremgår, at der skal udarbejdes "en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet". Alternativer til Egholmlinjen er ikke undersøgt og beskrevet siden VVM-rapporten i 2011. 3. Limfjordsforbindelse er således ikke behandlet efter Miljøvurderingsloven, der først blev indarbejdet i dansk lovgivning i 2017. Men projektet burde efterfølgende – ved VVM-rapporten 2021 og miljøkonsekvensrapporten 2023 – have været behandlet efter gældende lov, og de rimelige alternativer have været beskrevet.

4. Konflikt med Lov om råstoffer: Anvendelsen af råstoffer i forbindelse med anlægget af den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm rejser alvorlige bekymringer i forhold til Lov om råstoffer. Denne lovgivning fokuserer på bæredygtig brug af råstoffer, hvilket er et centralt aspekt, da råmaterialer er afgørende for økonomien, men samtidig begrænsede i mængde og har betydelige miljømæssige konsekvenser ved udvinding og forbrug. Egholm-forbindelsens forventede forbrug af grus, asfalt og beton, der er omtrent 10 gange højere (forbruget af beton er cirka 50 procent højere) end ved en alternativ løsning som en paralleltunnel til Limfjordstunnelen, strider mod principperne om rationel og bæredygtig anvendelse af råstoffer. Dette understreger udfordringerne ved at ikke at have undersøgt alle rimelige alternativer, der kunne reducere det totale forbrug af råstoffer og dermed mindske de miljømæssige konsekvenser af projektet.

5. Overtrædelse af EU's Vandrammedirektiv: Projektet rejser alvorlige bekymringer om overholdelsen af EU's vandrammedirektiv, især i forhold til beskyttelsen af grundvand og drikkevand. Vandrammedirektivet kræver, at medlemsstaterne beskytter og forbedrer alle vandforekomster, herunder grundvand. I Aalborg Kommune er grundvandet, særligt ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, afgørende for drikkevandsforsyningen. Anlægget af en motorvej over Egholm truer med at sænke grundvandsniveauet og risikerer indtrængen af forurenet vand, hvilket er i strid med vandrammedirektivets mål. Miljøkonsekvensrapporten og forslaget til anlægslov synes at mangle en fuldstændig vurdering af disse risici (se afsnit længere oppe), hvilket udgør en væsentlig retlig bekymring.

Konklusion

I lyset af de fremlagte argumenter og bekymringer i Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar, er det tydeligt, at projektet for den tredje Limfjordsforbindelse rummer betydelige miljømæssige og retlige problemstillinger, der kræver grundig overvejelse. Fra grundvandets beskyttelse til den mulige fortrængning af beskyttede arter og manglende belysning af alternative løsninger, rejser høringssvaret her alvorlige spørgsmål om dets bæredygtighed og lovlighed. Med de mange mangler, mener vi ikke at anlægsloven kan vedtages.

Vores analyse understreger, at der ikke kun er behov for dybere miljøundersøgelser, men også en reel og omfattende offentlig debat, der inddrager alle relevante stakeholders. Dette er essentielt for at sikre en bæredygtig fremtid for Aalborg og de omkringliggende naturområder. Vi opfordrer beslutningstagere til at revurdere projektets nuværende form og overveje alternative metoder, der bedre balancerer regionens miljømæssige, sociale og økonomiske behov.

Det er af største vigtighed, at Danmark som nation står fast på vores forpligtelser over for miljøet og biodiversiteten, og at vi sikrer, at alle infrastrukturprojekter overholder såvel national som EU-lovgivning. Vi håber derfor, at dette høringssvar vil bidrage til en mere informeret og ansvarlig beslutningsproces omkring den tredje Limfjordsforbindelse.

På vegne af Danmarks Naturfredningsforening, Aalborg,

Thorkild Kjeldsen,
Næstformand

&

På vegne af Danmarks Naturfredningsforenings sekretariat,



Lasse Jesper Bering Pedersen,
Klima- og energipolitisk seniorrådgiver

Bilag 1: Figurer omtalt i afsnit om grundvand og drikkevand

Figur 1 Konsekvenser for grundvandet i anlægsfasen – Udsnit fra miljøkonsekvensrapporten side 36

Konsekvenser i anlægsfasen

Påvirkning af grundvand f vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner.

For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang.

I områder, hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret.

I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

Figur 2 Konsekvenser for grundvandet i driftsfasen – Udsnit fra miljøkonsekvensrapporten side 36-37

Konsekvenser i driftsfasen

Den færdige motorvej kan medføre en begrænset barriereeffekt, som kan resultere i en mindre opstuvning af grundvand og overfladevand på den ene side af anlægget, og en tilsvarende sænkning på den anden side. Den eventuelle effekt afhænger af de konkrete lokale forhold og dybden af de vandspærrende konstruktioner. Konsekvensen vurderes at være begrænset.

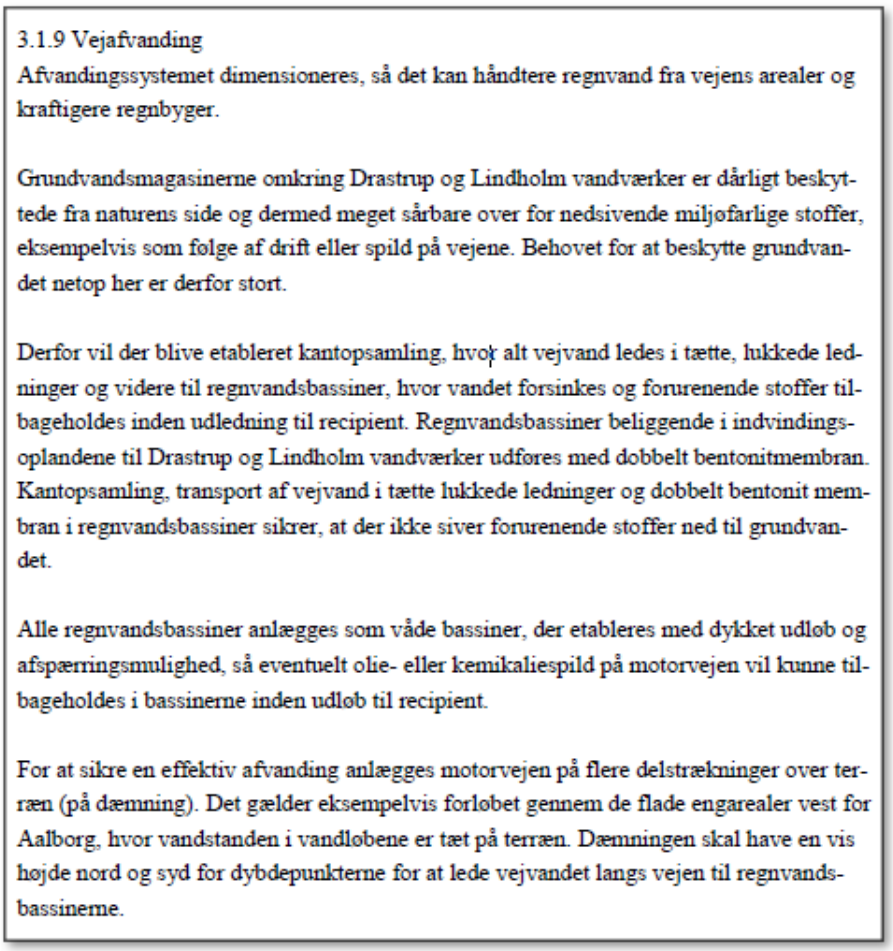
Vejvand kan indeholde miljøfremmede stoffer, metaller og salte, der kan forurene grundvandet. Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til

regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres der ud over med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.

Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfremmede stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til recipient. Derfor vurderes det, at der ikke er øget risiko for påvirkning af grundvandet, og at konsekvensen derfor er begrænset.

I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

Figur 3 Afsnit om vejafvanding – udsnit fra forslag til anlægslov, side 22



3.1.9 Vejafvanding

Afvandingssystemet dimensioneres, så det kan håndtere regnvand fra vejens arealer og kraftigere regnbyger.

Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort.

Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet.

Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

For at sikre en effektiv afvanding anlægges motorvejen på flere delstrækninger over terræn (på dæmning). Det gælder eksempelvis forløbet gennem de flade engarealer vest for Aalborg, hvor vandstanden i vandløbene er tæt på terræn. Dæmningen skal have en vis højde nord og syd for dybdepunkterne for at lede vejvandet langs vejen til regnvandsbassinerne.

Figur 4 Afsnit om geologi og grundvand, eksisterende forhold – udsnit fra forslag til anlægslov, side 93-94

9.17 Geologi og grundvand

9.17.1 Eksisterende forhold

Den 3. Limfjordsforbindelse forløber ved Dall i ådalen omkring Østerå, der geologisk er en del af en tunneldal, som formentlig delvist også har karakter af en begravet dal. Nord for Svenstrup krydser motorvejen et morænelandskab, hvor vejen skærer ind i en bakke vest for Hobrovej. På den øvrige del af strækningen løber vejen hen over det marine forland, der har hævet sig siden stenalderen.

I forbindelse med myndighedernes kortlægning af vandressourcerne er der omkring motorvejen udlagt områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), områder med drikkevandsinteresser (OD) og øvrige områder, som har begrænsede drikkevandsinteresser.

Områder med særlige drikkevandsinteresser omfatter de grundvandsmagasiner, der har størst betydning for drikkevandsforsyningen. Motorvejen løber delvist inden for et OSD-område, og der er flere steder langs vejen udpeget nitratfølsomme indvindingsområder (NFI) og indsatsområder (IO). I begge typer af områder gælder, at det primære grundvandsmagasin kan være sårbart over for påvirkninger fra aktiviteter på arealer over grundvandet.

Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.

Grundvandsmagasinerne omkring motorvejen udgør 11 grundvandsforekomster fordelt på fire terrænnære, seks regionale og en dyb grundvandsforekomst. Alle 11 forekomster opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand i vandområdeplan 2021-2027. De terrænnære forekomster og den dybe forekomst opfylder ligeledes miljømålet om god kemisk tilstand. De seks regionale forekomster har derimod ringe kemisk tilstand på grund af forhøjet indhold af nitrat, pesticider, krom eller zink.

Figur 5 Afsnit om geologi og grundvand, påvirkninger i anlægsperioden – udsnit fra forslag til anlægslov, side 94

9.17.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Påvirkning af grundvand forventes primært at ske i anlægsperioden, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt i forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de to tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner.

For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang.

På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

Figur 6 Afsnit om geologi og grundvand, påvirkninger i driftsfasen – udsnit fra forslag til anlægslov, side 94-95

9.17.3 Påvirkninger i driftsfasen

Den færdige motorvej kan medføre en begrænset barriereeffekt, som kan resultere i en mindre opstuvning af grundvand og overfladevand på den ene side af anlægget, og en tilsvarende sænkning på den anden side. Den eventuelle effekt afhænger af de konkrete lokale forhold og dybden af de vandspærrende konstruktioner. Konsekvensen vurderes at være begrænset.

Vejvand kan indeholde miljøfarlige stoffer, metaller og salte, der kan forurene grundvandet. Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund, inden det udledes til recipient. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres derudover med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.

Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til recipient. Derfor vurderes det, at der ikke er øget risiko for påvirkning af grundvandet, og at konsekvensen derfor er begrænset.

I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

Figur 7 Afsnit om geologi og grundvand, afværgeforanstaltninger – udsnit fra forslag til anlægslov, side 95

9.17.4 Afværgeforanstaltninger

Det oppumpede grundvand fra de midlertidige grundvandssænkninger under anlægsarbejdet nedsives i videst muligt omfang.

Det oppumpede grundvand vil blive reinfiltreret i de områder, hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar eller våd natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg.

I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkning og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

I forbindelse med midlertidige grundvandssænkninger skal det oppumpede grundvand ved nedsivning og reinfiltration, eller hvis ikke andet er muligt udledes alternativt afledes til spildevandsforsyningsselskabet, opfylde de gældende lov- og myndighedskrav. Aalborg Kommune er myndighed i forbindelse med tilladelse til udledning, nedsivning, re-infiltration eller evt. tilslutning til spildevandsforsyningsselskabet.

Figur 8 Afsnit om vandrammedirektivet - udsnit fra forslag til anlægslov, side 106

Anlægsprojektet går primært igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@image.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:10

Bevar Egholm som ø!

Vi finder det helt og aldeles afgørende at Egholm bevares som en ø.

Der findes ikke andre byer i Danmark, som har en uberørt ø, så tæt på.

Egholm er et åndehul, og et fristed for mere end 100.000 besøgende om året. Langt de fleste kommer for at opleve øens stilhed, og den unikke natur.

For de fleste er sejlturen med færgen en væsentlig del af oplevelsen. Skulle man benytte en bro, ville langt de fleste komme til øen i bil, og så ville stilheden og roen, være ikke eksisterende.

Der er rigtig mange steder, der er mulighed for at etablere en forbindelse på tværs af fjorden, men muligheden for at opleve en ægte dansk småø, hvor stilheden er markant (Egholm vandt i øvrigt stilhedsprisen i 2019), lige midt i 9000 Aalborg, Danmarks 4. største by, det er kun muligt hvis man friholder Egholm for nogen form for fast forbindelse

Det kan godt være at et flertal i Aalborg byråd og Region Nordjylland, mener, at det kan være lige meget med sådan en ø, men spørger man befolkningen i hele regionen, så får man et andet svar. Det viser alle de opinionsundersøgelser der har været lavet gennem tiden.

Vores opfordring er at Folketinget sikre, at Egholm, også i fremtiden kan være til glæde og gavn, for dens beboere, den fortravlede befolkning fra fastlandet, og de mange sjældne dyr og planter, som findes på øen.

Der er ingen grund til at Danmark skal til at søge om lov til at fravige habitatdirektivet, når der er så mange muligheder for at etablere en forbindelse et andet sted. Hvor den i øvrigt vil afhjælpe trafikken bedre, og kun koster det halve af en Egholmmotorvej.

Støjen, asbestfaren, truslen mod drikkevandet, fald i huspriserne, overdrevent brug af jordens ressourcer, naturødelæggelserne, overgrebet mod odderen, strandtudserne, de lysbugede knortegæs, sælerne, flagermusene, klyderne, er bare nogle få, af rigtig mange, argumenter for at lade Egholm være i fred.

Det mest fremherskende argument for at køre en motorvej over øen, er: Nu har vi diskuteret den forbindelse i 30 år, lad os nu komme i gang.

Men når man har diskuteret i 30 år, uden at der er enighed i befolkningen, så er det jo nok fordi, den rigtige løsning/linjeføring ikke er fundet endnu!?

Og det vil være halsløs gerning, at bruge ca. 9 milliarder skattekroner på en forbindelse, der ikke er ønsket, er ulovlig, som ikke er trafikalt fornuftig, og som er alt for dyr.

Mvh

Egholm samråd

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Borgerbevægelsen Nej tak til vestlig motorvej (borgerbevaegelsen@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:28
Bilag: 2024-01-11 Borgerbevægelsens høringssvar - et resume.pdf;

Til Transportministeren

Hermed fremsendes Borgerbevægelsens Høringssvar – et resume vedr. forslag til anlægslov om Egholmmotorvejen/3. Limfjordsforbindelse.

Resumeet indeholder en oversigt over Borgerbevægelsens retlige kritik.

Med venlig hilsen

Louise Faber

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Til Vejdirektoratet og Transportministeren

Indleveret på Vejdirektoratets høringsportal

og fremsendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Aalborg den 11/1-2024

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Dette høringssvar er indleveret af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen (CVR 33806108).

Borgerbevægelsen er en forening, der blev stiftet i 2011 i forbindelse med Vejdirektoratets første VVM-proces om den 3. Limfjordsforbindelse. Foreningen har mere end 1.500 formelle medlemmer og ca. 6.500 følgere på Facebook. Foreningens formål er:

a) At deltage aktivt i det danske demokrati, lokalt såvel som nationalt i spørgsmålet en 3. Limfjordsforbindelse i form af en motorvej med fokus på problematikker vedr. beslutningsprocessen, der har lokal, national og international betydning.

b) At sikre og øge hensyntagen til og beskyttelse af mennesker, natur og miljø ved beslutninger om motorveje o.l.

c) At styrke folkeoplysningen og dermed medlemmers evne og lyst til at tage ansvar for eget liv og deltage aktivt og engageret i samfundslivet med udgangspunkt i foreningens formål a) og b).

Bevægelsen påser navnlig, at de demokratiske spilleregler for beslutninger herom overholdes, herunder vedrørende borgerinddragelse, naturbeskyttelse og retssikkerhed, herunder prøvelse af offentlige beslutninger ved klage til tilsyn, rekursorganer og domstole. Overholdes spillereglerne ikke, og indebærer dette en retlig overtrædelse, kan bevægelsen påtale dette ved søgsmål. Bevægelsens virke er upolitisk på alle områder, der ligger uden for formålsparagraffen.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at vedtagelsen af anlægsprojektet, der vedrører 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen på baggrund af det fremsendte forslag til anlægslov med tilhørende miljøkonsekvensrapport er behæftet med væsentlige retlige mangler, der kan føre til, at den eventuel anlægslov, der vedtages på nuværende grundlag, vil kunne tilsidesættes af domstolene.

Indholdsfortegnelse

1. **Indledende bemærkninger til anlægsloven med tilhørende MKV** 3
2. **Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – De alm. miljøvurderinger** 4
3. **Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – EU-miljøvurderingerne** 6
4. **Anlægslovens §§ 5-6 – Uindskrænket magt til transportministeren?** 10
5. **Anlægslovens § 10 – Støjisoleringsordning er utilstrækkelig** 12
6. **Anlægslovens § 11 – Aalborg Kommunes 600 millioner kr.** 13
7. **Anlægslovens § 12 – Domstolsprøvelse, men af hvem?** 14
8. **Retlige mangler i MKV-processen frem til nu** 15
9. **Retlige mangler i lovgivningsprocessen frem til nu** 20
10. **Anlægslovens § 13 – Brev til Folketinget** 26

1. Indledende bemærkninger til anlægsloven med tilhørende MKV

Det er Folketinget, der er den beslutningstagende myndighed i henhold til VVM-direktivet.

Det er derfor Folketingets ansvar, at processen frem mod vedtagelse af en anlægslov overholder kravene i VVM-direktivet. Overholdes VVM-direktivets proceskrav ikke vil anlægsloven kunne tilsidesættes af domstolene.

Borgerbevægelsen gør derfor venligst opmærksom på, at Vejdirektoratets igangværende høringen vedr. Egholmmotorvejen er behæftet med væsentlige retlige mangler, der kan medføre, at anlægsloven ikke kan vedtages gyldigt.

Lovforslaget er i sin nuværende udformning en blanco-check til Transportministeren og Vejdirektoratet – hvor ingen – hverken Folketinget eller domstolene – kan efterprøve, hvad der egentlig er givet tilladelse til.

Domstolene skal kunne læse lovforslagets §-tekst og dets bemærkninger, og herefter skal det stå knivskarp: Hvad er det præcist der er særkende ved dette projekt, og hvordan skal det udføres?

Det er det, der er formålet med en VVM-tilladelse, hvad end den gives ved en anlægslov eller ej.

Folketinget skal kunne føre tilsyn med at det er Folketingets tilladelse, der realiseres af Transportministeren og vejdirektoratet, og ikke et projekt der modelleres løbende efter transportministeriet og vejdirektoratet ønsker.

Kommentar Note 1:	Note 1 er forkert. Lovforslaget gennemfører *ikke* EU-direktiver. Der gives en tilladelse, og i den forbindelse er direktiverne (eller det burde de være) iagttaget, direkte. I øvrigt nævnes kun to EU-direktiver, habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. Hvad med de øvrige direktiver?
Kommentar § 1, stk. 1	Bestemmelsen er alt for upræcis til at give et retvisende billede af projektets særkender.
Kommentar § 1, stk. 2	Det medsendte kortbilag er utilstrækkeligt. Hverken borgere eller beslutningstagere kan ikke se om vejen omfatter deres ejendom eller ej. Projektets placering, højde og konstruktion er upræcist angivet.
Kommentar § 2	Alt for upræcis til at opfylde krave til en tilladelse. Bestemmelsen skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelige VVM-tilladelse. Navnlig i lyset af Udkast til bemærkninger til loven heller ikke bidrager til at definere de nødvendige dispositioner, og udskyder en mængde beslutninger til senere i detailprojekteringsfasen. Bemyndigelsen er for omfattende og uklar.

Kommentar § 3 og § 4

For upræcis. Hvilke udførte vurderinger? Er det både dem, de er anført i VVM-2011 og opdateret Miljøkonsekvensrapport 2021 og supplerende Miljøkonsekvensvurdering 2023? Hvilke afværgeforanstaltninger er det egentlig, der skal gennemføres?

Bestemmelsen skal opfylde samme betingelser som en normal VVM-tilladelse. Blanco check til Transportministeren og vejdirektoratet er ikke en præcis tilladelse. Alt for mange undersøgelser og vurderinger er udskudt til senere.

2. Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – De alm. miljøvurderinger

Høringssvar vedr. §§1-4: Anlægsloven med tilhørende MKR 2023 kan ikke gyldigt vedtages

Bemyndigelsen til Transportministeren i anlægslovens §§ 1-4 omfatter et projekt og en række vurderinger, hvor det ikke er endeligt og bindende afklaret i den til loven hørende Miljøkonsekvensvurdering, hvilke *"dispositioner der er nødvendige"* eller indenfor hvilke *"rammer"* og med hvilke *"afværge- og kompenserende foranstaltninger"*, der er *"indeholdt i de udførte vurderinger",* jf. nedenfor under 2.

Miljøkonsekvensrapportens konklusioner er ikke fuldstændige som krævet i henhold til vejlovens kapitel 2a, jf. § 17g og VVM-direktivets artikel 5, stk. 3.

Nedenfor ses et resume af de relevante problematikker, som der er redegjort uddybende for i selvstændige høringssvar.

Støj:

Miljøkonsekvensrapportens vurderingerne angående støj er ikke fuldstændige som påkrævet. Dels fordi de beregningsmodeller vejdirektoratet anvender ikke er egnede til at opfylde VVM-direktivets formål, men systematisk underdriver støjkonsekvenserne og dermed de sundhedsmæssige konsekvenser. Dels fordi Vejdirektoratet i sine afsnit om støjkonsekvenser – og kun i forhold til støjkonsekvenserne – udvider projektet til at omfatte støjværn på andre vejstrækninger, der er projektet uvedkommende. Resultatet er et manipuleret støjbillede der ikke er retvisende for projektets sundhedsmæssige konsekvenser.

Se hertil særskilt høringssvar fra Borgerbevægelsens Talsmand Henrik Sakstrup.

Asbest:

Vejdirektoratets vurderinger i MKV-2023 er forkerte og vi mener desværre at såvel Transportminister som direktoratet med overlæg forholder Folketingets medlemmer oplysninger om kendte lossepladser i Tracéet.

MKV-2023 er ikke fyldestgørende. De undersøgelser, der fremgår af referencenoterne, er heller ikke fagligt korrekte. Hverken i forhold til fakta eller anvendte metoder i forhold til undersøgelser vedr. asbest i vand.

Se hertil særskilt høringssvar fra foreningens talsperson Lisbeth Gjørts Fast.

Vi anmoder Folketinget om at Vejdirektoratet pålægges at have større respekt for befolkningens sundhed. Afklaring af asbestdeponiernes størrelse og omfang kan ikke udskydes til projektdetailfasen. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og fagligt set korrekt. Det er ikke lovligt at henskyde de afgørende undersøgelser til detailprojekteringsfasen, som om der er tale om et tabt trailerlæs eller to.

Der er tale om lossepladser for asbestholdigt materiale, der antagelig er Danmarks største. Lossepladser, der igennem år har fået lov at ligge ubeskyttede under at Aalborg Kommune har foretaget sig noget for at beskytte omboende. Det lader heller ikke til at Region Nordjylland eller Aalborg byråd videregiver sin viden om deponiernes karakter eller omfang. De lokale myndigheders forseelser i den henseende fritager imidlertid ikke Vejdirektoratet fra at inddrage den viden, der er tilvejebragt Vejdirektoratet igennem de sidste 12 år.

Foreningen er i besiddelse af øjenvidneberetninger, fra de mennesker der har fyldt deponierne med asbestholdigt materiale og efter anvisninger fra arbejdsgiver og kommune hældt det direkte i fjorden. Uden forudgående inddæmning. Uden stensætninger. Uden perkolatopsamling. Deponierne er indenfor tracéet både på nordsiden og sydside af Limfjorden. Der er deponi, hvor frakørslen er planlagt mellem Mølholmssøerne. Der er deponier syd for fjorden hvor eternitten er lemfældigt dækket med jord, men forsat ligger frit synligt i terrænet. Aalborgs borgere ved kun alt for godt, hvad omfattende deponierne er nedenunder græslaget på land og hvorfor der på daglig basis kan

konstateres opskylninger af byggemateriale fra fjorden, herunder eternitstykker.

Det viser antallet af samråd, indholdet af høringssvar fra privatpersoner og andre interesseorganisationer kun alt for godt.

Samlet: **Folketinget er forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, idet MKV-2023 ikke giver sandfærdige oplysninger om de reelle sundhedsfarer, der er forbundet med projektet hverken i forhold til støj eller i forhold til håndteringen af asbest i anlægsfasen for omboende og brugere af fjordens vand.**

VVM-tilladelsen, der gives af Folketinget i medfør af anlægsloven, såfremt den vedtages på det foreliggende grundlag, vil ikke opfylde VVM-direktivets artikel 5, stk. 3 krav om at være "fuldstændig", men vil kunne tilsidesættes som ugyldig, jf. nedenfor under 3.

3. Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – EU-miljøvurderingerne

Høringssvar vedr. §§1-4: **Anlægsloven med tilhørende EU-Miljøvurderinger kan ikke gyldigt vedtages**

Bemyndigelsen til Transportministeren i anlægslovens §§ 1-4 omfatter et projekt og en række EU-miljøvurderinger, der ikke opfylder kravene i EU-miljødirektiverne. Der er væsentlige fejl i vurderingerne. Konklusionerne ikke med videnskabelig vished og forsigtighedsprincippet er tilsidesat. Derudover udskydes en række beslutninger og vurderinger til senere.

EU-miljøvurderingerne opfylder dermed ikke kravene som krævet i henhold til vejlovens kapitel 2a, jf. § 17g, stk. 6, nr. 2, samt habitatdirektivets artikel 6, 12 og 16 og vandrammedirektivets artikel 4.

Nedenfor ses et resume – for så vidt angår uddybning henvises til selvstændige høringssvar herom fra Borgerbevægelsens talsmænd Louise Faber, Lisbeth Fast, Gitte Ramhøj, Kaj A. Jørgensen. Derudover henvises til høringssvar fra foreningen Egholms Venner foruden de landsdækkende organisationer med miljømæssigt sige, foruden fagligt velkvalificerede enkeltpersoner. Det kan tillige konstateres at MKR-2023 ikke har rettet op på de mangler, der er påpeget af Miljøstyrelsen som berørt myndighed i 2021, hvorfor ovenstående høringssvar forventes at være i tråd med Miljøstyrelsens.

Natur 2000 Det er vores opfattelse at konsekvensvurderingen vedr. N15, H15 og F1 ikke overholder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Hvis anlægsloven vedtages på det foreliggende grundlag, vil anlægsloven ikke opfylde kravene i henhold til habitatdirektivets artikel 6, men vil kunne tilsidesættes som ugyldig.

Hvis Habitatkonsekvensvurderingen derimod var udført med videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet bragt i anvendelse ved tvivl – ville konsekvensvurderingen vise, at projektet påvirker Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag væsentligt. Projektet kan derfor ikke kan gennemføres, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, jf. artikel 7.

Betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er ikke opfyldt, da ingen *"bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art"* godtgør nødvendigheden. Derudover er der en *"alternativ løsning"*

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. habitatdirektivets artikel 6.

Fuglebeskyttelsen øst for F1

Det er vores opfattelse at konsekvensvurderingen vedr. F1 mangler at medtage fuglenes faktiske fourageringsområde øst for det udpegede F1, og dermed ikke overholder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, jf. artikel 7

Folketinget gøres opmærksom på at hele Egholm og Limfjordens vand omkring øen opfylder de biologfaglige kriterier for udpegning som Natura 2000-område. Det aktuelt udpegede område N15, H15 og F1, der kun omfatter de vestlige dele af øen, er ikke biologfagligt begrundet, men skyldes udelukkende en usaglig politisk interesse for ikke at hindre en vedtagelse af en motorvej i Egholmmotorvejen.

Grundet fuglenes dynamiske beskyttelse efter fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet, er det område, hvor linjeføringen planlægges omfattet af Natura 2000-beskyttelsen for så vidt angå fugle, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4, stk. 4, første punktum, for så vidt angår de områder, der er udlagt som særligt beskyttede efter artikel 4, stk. 1, eller tilsvarende anerkendt efter artikel 4, stk. 2, jf. således habitatdirektivets artikel 7.

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. habitatdirektivets artikel 6, jf. artikel 7 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4.

Folketinget bedes straks foranledige at fuglebeskyttelsesområdet formelt udpeges i habitatbekendtgørelsen som omfattet af Natura 2000-beskyttelse. I den henseende gøres opmærksom på, at de biologfaglige kriterier for at udpege området tillige er opfyldt for udpegningsarterne odder og damflagremus.

Bilag IV-arter

Det er vores opfattelse, at habitatvurderingerne vedr. Bilag IV-arter ikke overholder individ- og levestedsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 16 for så vidt angår strandtudsen og flagermus.

Der er tillige vores opfattelse at Transportministerens forslag til håndtering af odder udgør en selvstændig overtrædelse af individbeskyttelsen i Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra a), b) og d) og at der anvendes forbudte metoder og midler til indfangning og drab af odder, jf. Habitatdirektivets artikel 15, litra a) og b), jf. bilag VI, herunder *"båndoptagere", "elektriske og elektroniske apparater, som kan dræbe eller larme", kunstigt lys samt "motorkøretøjer i bevægelse".*

Hvis anlægsloven vedtages på det foreliggende grundlag, vil anlægsloven ikke opfylde kravene i henhold til habitatdirektivets artikel 15 eller artikel 16, men vil kunne tilsidesættes som ugyldig.

Hvis habitatvurderingerne derimod var udført med videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet bragt i anvendelse ved tvivl – ville de vise, at projektet påvirker en yngle-og rasteområder for bl.a. flagermus og strandtudsen væsentligt.

Betingelserne i direktivets artikel 16, stk. 1, litra c) for at fravige beskyttelsen er ikke opfyldt for så vidt angår odder, flagermus og strandtudse. Projektet er til hindre for *"opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde"*, og der *"findes nogen anden brugbar løsning"*.

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. habitatdirektivets artikel 12, artikel 15 og artikel 16.

Drikkevand

Det er vores opfattelse at projektet forringer miljømål og forhindre fremtidig målopfyldelse for god vandkvalitet for drikkevand i BDNO Drastrup og BDNO Hvorup/Lindholm, jf. høringssvar indleveret af talsmand Gitte Ramhøj, pensioneret projektleder, Drastrup pilotprojekt.

Vurderingerne vedr. drikkevand er ikke i overensstemmelse med gældende vandplanlægning eller vandrammedirektivet.

Projektet kan derfor ikke gennemføres, medmindre betingelserne i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, er opfyldt.

Betingelserne er ikke opfyldt, da der er brugbare alternativer, der ikke væsentligt påvirker drikkevandet.

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. vandrammedirektivets artikel 4.

Alternativer

Betingelserne i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, (Natura 2000-områder), artikel 16 (Bilag IV-arter) og vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 (drikkevand m.v.) er ikke opfyldt.

Der er brugbare alternativer, der ikke væsentligt påvirker de beskyttede forhold. De alternativer, der er undersøgt ifølge Vejdirektoratet, er ikke undersøgt efter de kriterier, der gælder i henhold til EU-miljødirektiverne. De undersøgte alternativer er heller ikke fravalgt efter lovformelig procedure eller efter de kriterier, der gælder i henhold til EU-miljødirektiverne.

Se hertil yderligere nedenfor i afsnit 8 om forligsprocessens tilsidesættelse af samtlige EU-miljødirektiver

Der ud over er der andre alternativer, der slet ikke er undersøgt, selvom de er velbeskrevne og nogle endda anbefalet af landets førende trafikforskere.

Se hertil særskilt høringssvar fra foreningens talsperson Kaj A. Jørgensen om City forbindelsen og By Pass-løsningen. Derudover henvises til andre velkvalificerede bud på alternative løsninger, der ikke påvirker forhold omfattet af EU-miljøbeskyttelsen

Havstrategien Borgerbevægelsen stiller sig meget tvivlende overfor, at MKV-2023s vurderinger er i overensstemmelse med Havstrategien og dens miljømål.

4. Anlægslovens §§ 5-6 – Uindskrænket magt til transportministeren?

Høringssvar vedr. §§ 5-6: **Anlægsloven ophæver funktionsadskillelsen i statsadministrationen og giver Transportministeren uindskrænket magt**

Se hertil særskilt høringssvar fra foreningens talsperson Oluf Jørgensen Fast om problematikken generelt.

Se hertil særskilt høringssvar fra foreningens talsperson Gitte Ramhøj og formand Louise Faber specifikt vedr. drikkevand.

Kommentar § 5, stk. 1 Stk. 1 fastslår at projektet ikke kræver tilladelse. Det forekommer forkert, at loven skal ophæve krav om tilladelser, der udgør EU-retlig implementering. Lovteknisk er der andre løsninger, som normalvis tages i brug.

Kommentar § 5, stk. 2 Hvorfor skal bestemmelserne ophæves indenfor hele anlægslovens anvendelsesområde – hvor længe skal de det? For tid og evighed? Og kan man det, når flere af bestemmelserne udgør implementering af EU-direktiver? (nej det kan man ikke). Det findes lovteknisk andre løsninger, der ikke tilsidesætter EU-retten.

Kommentar § 5, stk. 3, Stk. 3 fastslår herefter at transportministeren skal "varetage hensynene" bag de ophævende bestemmelser i stk. 1 og 2.

Nej tak. Grundlovens § 3 skal iagttages.

Vi må fastholde legalitetsprincippet og magtens tre-deling som fundamentet for vores demokrati, også for Transportministre.

Kommentar § 5, stk. 3 og 4 Transportministerens Call-in beføjelse er alt for omfattende.

Den ophæver funktionsadskillelsen i den statslige administration.

Det er uforsvarligt, navnlig i lyset af den meget ringe kvalitet af VVM-2011 og MKV-2021 indenfor de områder, der normalvis varetages af Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen skal bevare sine beføjelser også under projektets anlæg.

Transportministeren, der er tilsynsmyndighed i forhold til vejdirektoratet, har ikke i 12 år kunnet finde ud af at afholde EU-miljøbeskyttelsesreglerne i VVM-2011 eller i MKV-2021. Dette er den tredje rapport, og den overholder heller ikke EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne. Der er al mulig grund til at sikre et kompetent myndighedstilsyn. Det ligger ved Miljøstyrelsen.

Kommentar § 5, in fine

Hvorfor skal der ikke betales afgift af muligvis stærkt forurenet havbundsediment med asbestfibre og andre tungmetaller? Hvordan skal de øgede udgifter så finansieres? - af kommunen?

Kommentar § 6, stk. 1-5

Borgerbevægelsen erindrer om Århus Konventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang (rekurs) afskæres, mangler en præcision af, at afgørelserne forsat kan indbringes for domstolene.

Stk. 2 og stk. 3 udgør en krænkelse af VVM-direktivets artikel 9a.

Kommentar § 6, stk. 6

Hvordan vil Folketinget forsvare at sætte Ankestyrelsens tilsyn med Aalborg Kommune ud af kraft, når kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse efter en lang række love? Skal det gøres muligt at varetage usaglige hensyn? Udøve magtfordrejning? Eller på anden måde tilsidesætter de forvaltningsretlige grundsætninger?

Der er stort behov for at Ankestyrelsen har tilsyn med netop Aalborg Kommune. Det erindres om, at Ankestyrelsen for nylig har iværksat tilsyn med Aalborg Kommune efter mere end 10 års ulovlig praksis med udbygningsaftaler.

Det erindres ligeledes om, at Ankestyrelsen aktuelt behandler en omfattende klage om lovligheden vedr. Aalborg Alliancen og Kommune såvel som borgmesterens reklamering for Alliancens medlemmer og Egholmmotorvejen.

5. Anlægslovens § 10 – Støjisoleringsordning er utilstrækkelig

Høringssvar vedr. § 10

Folketinget bedes være opmærksom på, at Aalborg i forvejen er landets mest støjramte by. Egholmmotorvejen forværrer støjforureningen yderligere til nu støjfrie boligområder.

Den foreslåede støjisoleringsordning udgør en utilstrækkelig kompensation og udgør ikke en ansvarlig foranstaltning for de mange borgere, der vil blive ramt af støjgener, herunder sundhedsskadelig støj, i et område, hvor alle har indrettet sig efter, at der ingen støj har været tidligere.

Støjisoleringsordningen kompenserer ingen borgere for gener udendørs, men kun indendørs.

Støjisoleringsordningen udstrækker sig over 36 måneder, det er en for kort periode, til at borgerne har oplevet de reelle støjkonsekvenser, da brugen af vejen da ikke har nået sin maksimale kapacitet.

Folketinget misinformeres der til omkring motorvejens konsekvenser i forhold til støj i Aalborg. De af vejdirektoratets anvendte beregningsmetoder underdriver med fuldt overlæg de reelle støjkonsekvenser og sundhedsmæssige udfordringer.

Se selvstændigt høringssvar herom indleveret af talsperson Henrik Sakstrup.

Det bemærkes at Aalborg Kommune lokalplanlægger i tillid til vejdirektoratets støjoplysninger, og at der derfor vil blive planlagt for støjfølsom benyttelse – uden iagttagelse af planlovens § 15a.

Hvis Motorvejen anlægges, vil nyopførte boligområder være ramt af støj, over det sundhedsskadelige niveau. Folketinget bedes sikre lovhjemmel der i disse situationer, pålægger **Vejdirektoratet at dæmpe støjforureningen til under sundhedsskadeligt niveau. Dette kan ikke være kommunernes ansvar, når der lokalplanlægges i tillid til Vejdirektoratets støjvurderinger og kort.**

Kommentar § 10, stk. 1 Bestemmelsen om facadeisolering er for upræcis. Hvornår er man "særlig støjramt"? De grænser, der fremgår af lovbemærkningerne, er alt for højt sat. Folketinget bør tage ansvaret på sig, hvis det accepteres at etablere en motorvej så bynært. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse, der er erstatningspådragende.

Kommentar § 10, stk. 2 Ansøgningsfristen for facadeisolering på 36 måneder er for kort tid. Navnlig i lyset af, at Vejdirektoratets støjberegninger ikke har oplyst borgerne om mulig støjpåvirkning ved vejens fulde kapacitet. Ansøgninger bør være mulige at indgive indtil vejens fulde kapacitet er nået. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.

Kommentar § 10 stk. 4 Ordningen om facadeisolering bør ikke kun gælde 60 måneder, men indtil motorvejens fulde kapacitet er nået.

I modsat fald har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.

6. Anlægslovens § 11 – Aalborg Kommunes 600 millioner kr.

Kommentar § 11, stk. 1 Aalborg Kommunes medfinansiering på 600 millioner kroner er fremkommet på baggrund af et mundtligt løfte fra Aalborg Kommunes afgåede borgmester under stærkt kritisable forhold.

Løftet er bakket på af et spinkelt flertal i byrådet, men tilsyneladende uden en egentlig byrådsbeslutning herom.

Hvis Folketinget accepterer en kommunes medfinansiering. Hvad så med andre kommuner? Selvom der tilsyneladende etableres hjemmel i anlægsloven til kommunens betaling, forekommer hjemlen uforenelig med kommunernes grundlovssikrerede ret til selvstyre og lokalitetsprincippet?

Er dette singulær lovgivning i strid med grundloven, jf. Tvind dommen: En dummebøde til en borgmester og et flertal i et byråd for at opnå indflydelse på den statslige proces?

Det bemærkes, at løftet har været anvendt til populistisk spin, der har medvirket til profilering af både den afgående borgmester og trafikforligets parter i Trafikforlig 2021, til skade for borgernes adgang

til effektiv deltagelse, som krævet i VVM-direktivet, og til stor skade for tilliden til saglig forvaltning i landets 3. største kommune.

Vil Folketinget medvirke til det?

Kommentar § 11, stk. 2

Bestemmelsen er uklar for så vidt angår den økonomiske fordeling mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune. Fordelingen skal fremgå og den fordeling der angår andre afgræsninger mellem det statslige projekt og de afledte kommunale skal være klar. Hvor stopper det statslige projekt fysisk, og hvilke afledte omkostninger påfører det Aalborg Kommune i forhold til tilslutningsveje.

Folketinget og Kommunens borgere – og Aalborg byråd - har krav på at vide, hvor stor de afledte omkostninger, der vil belaste de kommunale budgetter i og efter anlægsfasen forventes at være.

Bestemmelsen er endnu et eksempel på en blanco check, der ikke udgør et betryggende oplysningsgrundlag for Folketinget.

7. Anlægslovens § 12 – Domstolsprøvelse, men af hvem?

Kommentar § 12, stk. 1

Bestemmelsen opfylder ikke Aarhus Konventionen eller VVM-direktivet.

Der mangler en angivelse af, hvem der er søgsmålsberettigede, herunder at landsdækkende organisationer med miljømæssigt formål og mere end 100 betalende medlemmer har søgsmålskompetence.

Kommentar § 12, Stk. 2

Bestemmelsen opfylder ikke kravene i Aarhus Konventionen.

Det er utilstrækkeligt, at retssager skal anlægges i uvished om omkostningerne herved helt frem til sagen afgøres ved dom.

Reglerne om fri proces tilgodeser dertil ikke miljøforeninger, der har meget vanskeligt ved at opnå ret til fri proces.

Folketinget opfordres til at benytte anledningen til at forbedre retsstillingen på dette område, herunder sikre en mere hensigtsmæssig implementering af Aarhus Konventionen og de tilsvarende regler i VVM-direktivet.

8. Retlige mangler i MKV-processen frem til nu

Høringsfrist MKV-2023
Er for kort

Høringsfristen varede fra 7/12-2023 til 11/1-2024.

Høringsfristen udgør kun 5 hele uger, eller i alt 35 dage. Omregnet efter rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra udgør høringsfristen 22 arbejdsdage. Fratrækkes den traditionelle danske juleferie kun 19 arbejdsdage.

Fristen er ikke "passende fastsat", da den ikke har givet myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse.

Det bemærkes, at Vejdirektoratets hjemmeside ikke har indeholdt forudgående varsel med informationer om, i hvilken perioden høringen ville pågå i.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at målene i VVM-direktivet ikke er opfyldt i forhold til direktivets processuelle bestemmelser om offentlighedens inddragelse og i forhold til Miljøkonsekvensrapportens indhold.

Selvom VVM-direktivet, jf. direktivets præambel (22) ikke skal anvendes på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov, idet de mål, der forfølges direktivet, herunder om at give oplysninger, skal nås gennem lovgivningsprocessen, er Folketinget forpligtet til at sikre at direktivets mål nås, herunder at projektets vedtagelse ikke krænker de EU-miljødirektiverne.

I henhold til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, kan medlemsstaterne i tilfælde *"(…) hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, fritage dette projekt fra de i dette direktiv fastlagte bestemmelser om offentlig høring, **forudsat at målene med dette direktiv opfyldes**."*

Vejdirektoratets Høring vedr. Miljøkonsekvensrapporten skal overholde Vejlovens § 17h, stk. 7, jf. stk. 6. Vejlovens § 17h, stk. 6, 2. pkt., der finder anvendelse på en miljøkonsekvensrapport, lyder:

*"Vejdirektoratet fastsætter **en passende frist** for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog **mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen**."*

Vejlovens § 17h, stk. 7, der finder anvendelse på en supplerende miljøkonsekvensrapport, lyder:

*"I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på **mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen**."*

Miljøkonsekvensrapport 2021/2023 har ikke i tilstrækkelig grad rettet op på de fejl, der kunne konstateres i 2011. Miljøkonsekvensrapport 2023 har heller ikke i tilstrækkelig grad rettet op på de fejl, Miljøstyrelsen konstaterede i sine høringssvar ved høringen omkring årsskiftet 2021/2022. Det er derfor meget graverende, at den aktuelle høringsfrist er så kort, at Miljøstyrelsen endnu engang hindres i at gennemgå høringsmaterialet fyldestgørende.

Dette er tillige påtalt særskilt overfor Vejdirektoratet og Transportministeren den 15/12-2023 og den 18/12-2023, der afviste fristforlængelse. Folketinget, herunder også Transportudvalget og Miljø- og Fødevareudvalget er anmodet om at føre parlamentarisk kontrol med Transportministeren den 2/1-2024.

Anmodningen gentages her.

VD.dk mangler myndighedsbeslutninger

Borgerbevægelsen vil gøre Folketinget opmærksomme på, at Vejdirektoratet undlader at offentliggøre alle de afgørende myndighedsbeslutninger/anbefalinger vedr. projektet.
De myndighedsbeslutninger, der dikterer projektets fremdrift i perioden 2007 til i dag gennemgås kun helt overfladisk i MKV rapportens indledningstekst.

Processen, herunder baggrunden for at der nu for tredje gang er en høring vedr. en Miljøkonsekvensrapport (2011, 2021 og 2023) er med overlæg sløret og processen vanskelig at forstå og efterprøve.

Blandt andet mangler de seks myndighedsbeslutninger/anbefalinger, der er redegjort for i Miljøkonsekvensrapportens indledningstekst:

1. Beslutning om konsoliderende trafikberegninger *truffet mellem 2011 og 2014*
2. Trafikaftale *2014*
3. Beslutning om opdatering af Miljøkonsekvensrapport 2011 *truffet i 2019*
4. Miljøstyrelsens anbefalinger i sine fire høringssvar vedr. anlægslov *afgivet julen 2021/2022*
5. Transportministeriets anbefaling om en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende grundvand og overfladevand *givet i 2022*
6. Politisk beslutning om at fremrykke undersøgelser vedrørende miljøskadelige stoffer i havbunden mangler *truffet i 2023*

Vejdirektoratets oplysninger på sin hjemmeside opfylder ikke kravene i vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 9), 10) og 11), der skal fortolkes direktivkonformt som en implementering af VVM-direktivets artikel 6, stk. 3, litra a) til c).

Det er i relation til den igangværende høring navnlig graverende, at Miljøministeriets anbefalinger indleveret ved høringen om udkast til forslag til Anlægslov hen over julen 2021/2022, ikke er offentliggjort eller på anden måde gengivet. Det er helt åbenlyst Miljøstyrelsens høringssvar og anbefalinger, der er årsagen til den igangværende høring.

Transportministeren/Vejdirektoratet skjuler herved for offentligheden, berørte myndigheder og Folketingets medlemmer, at hverken VVM 2011 eller MKV 2021 har overholdt EU's miljødirektiverne.

Folketinget og borgerne er herved frataget indsigt i beslutningsprocessen og muligheden for prøvelse af de undladelser og vedtagelser der træffes.

Aarhus Konventionen er tilsidesat

Artikel 9, stk. 2 og 4, i Århuskonventionen indeholder bestemmelser om adgang til ved en domstol eller ved andre procedurer at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed **af enhver afgørelse, handling eller undladelse**, der er omfattet af bestemmelserne om offentlig deltagelse i konventionens artikel 6.

Borgerbevægelsen bemærker, at der ikke var adgang til en retslig prøvelse af den kritiserede VVM-rapport fra 2011 eller dens vurdering i forhold til Natura 2000-området og bilag IV-arter.

Borgerbevægelsen bemærker tillige, at der ikke er adgang til at rejse indsigelser eller får foretaget en retslig prøvelse af Vejdirektoratets indstilling i 2012, Vejdirektoratets konsoliderende trafikberegninger i 2014, Infrastrukturforlig 2014, Vejdirektoratets tinglysning af byggelinje i 2015, Infrastrukturforlig 2019, infrastrukturforlig 2021, MKV-2021 eller udkast til forslag til anlægslov-2022.

På det grundlag konkluderer Borgerbevægelsen, at der heller ikke er adgang til at rejse indsigelse mod Vejdirektorats MKV-2023 eller forslag til anlægslov, medmindre anlægsloven vedtages af Folketinget.

Aarhus konventionens artikel 9, stk. 2 og stk. 4 har således være tilsidesat i en periode på mere end 12 år i forhold til dette vejprojekt.

Folketinget bedes lov regulere beslutningsprocessen frem mod anlægsloves vedtagelser, således at det sikres, at borgerne opnår de rettigheder, der er vedtaget i Aarhus Konventionen. Det bemærkes at Aarhus konventionen er tiltrådt af EU, og at Danmark således er forpligtet hertil i medfør af Traktaten.

Forseelsen kan påtales af EU's instanser, herunder såvel parlament som kommission.

Vejdirektoratet har manglet hjemmel Indtil 16/-2016

Folketinget bedes være opmærksom på, at vejdirektoratets myndighedsudøvelse i forhold til sagsoplysning og udarbejdelse af Miljøkonsekvensrapporter vedr. dette projekt og andre projekter, der skal vedtages ved en anlægslov, har manglet hjemmel i perioden fra 2007 til 2016.
Hjemmelsgrundlaget blev først tilvejebragt ved folketingets vedtagelse af vejlovens kapitel 2a blev vedtaget ved lov 2016-06-08 nr. 658 om ændring af lov om offentlige veje m.v. der trådte i kraft den 16/5-2016.

Vejdirektoratet havde ikke før dette tidspunkt hjemmel til at varetage den lovforberedende fase vedr. et projekt, der skal vedtages ved en anlægslov.

Dette medfører, at processen, der er beskrevet i indledningsteksten i MKV-2023 har manglet hjemmel i helt frem til den 16/5-2016.

Dette er også forklaringen på, at rapportens vurderinger ikke er i overensstemmelse med EU-miljødirektiverne, og derfor heller ikke kan godtgøre, at der ikke findes nogen alternativer.

En række direktiver er ikke implementeret på vejlovens område

Folketinget bedes være opmærksom på, at blandt andet SMV-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet, habitatdirektivet og vandrammedirektivet forsat ikke er implementeret på vejlovgivningens område. Hverken i den lovforberende fase, der varetages af vejdirektoratet, jf. vejloven eller i den lovvedtagende fase, der varetages af transportministeren.

Forslaget til anlægsloven er således frembragt på baggrund af en miljøkonsekvensrapport, der er udarbejdet af Vejdirektoratet, uden at direktoratet har haft et hjemmelsgrundlag der reelt sikre, at Folketinget iagttager EU-retten.

Dette skyldes, at Folketinget på grund af vedtagelse af strukturreformen i 2009 ophævede hele den lovmæssige ramme for alle projekter, der vedtages ved en anlægslov. Projekterne ville før være blevet miljøkonsekvensvurderet i henhold til Miljøvurderingsloven, og ad den vej også sikret sin forenelighed med de øvrige EU-miljøbeskyttelsesdirektiver. Strukturreformen ophævede hele regelkomplekset, og ingen af de nævnte EU-miljødirektiver, er søgt gen-implementeret på vejlovgivningens område.

Projektet er således fremmet i en periode helt uden implementering af EU-miljødirektiver.

Dette afspejler sig i Miljøkonsekvensvurderingerne fra 2011 og 2021, i sjælden grov grad var fejlbehæftet, og at Miljøkonsekvensvurderingen i 2023 forsat er det.

9. Retlige mangler i lovgivningsprocessen frem til nu

Høringsfrist anlægslov-2023 er for kort

Høringsfristen varede fra 7/12-2023 til 11/1-2024.

Høringsfristen udgør kun 5 hele uger, eller i alt 35 dage. Omregnet efter rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra udgør høringsfristen 22 arbejdsdage. Fratrækkes den traditionelle danske juleferie kun 19 arbejdsdage.

Transportministerens høring ved forslag til anlægslov skal iagttage VVM-direktivet direkte. Transportministeren skal sikre, at VVM-direktivets mål, herunder om at give oplysninger nås gennem lovgivningsprocessen, jf. direktivets præambel (22), samt VVM-direktivets artikel 2, stk. 5. bestemmelsen har følgende ordlyd:

Med forbehold af artikel 7 kan medlemsstaterne i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, fritage dette projekt fra de i dette direktiv fastlagte bestemmelser om offentlig høring, **forudsat at målene med dette direktiv opfyldes**.

Folketinget er tillige forpligtet til at iagttage Aarhus Konventionen. Dels som følge af EU's implementering af konventionen i VVM-direktivet. Dels på selvstændigt grundlag som følge af sin ratificering heraf.

Et af Århuskonventionens formål er at sikre retten til offentlig deltagelse i beslutningsprocessen på miljøområdet med henblik på at bidrage til at beskytte ethvert menneskes ret til at leve i et miljø, der er passende for hans eller hendes sundhed og trivsel.

Artikel 6 i Århuskonventionen indeholder bestemmelser om offentlig deltagelse i afgørelser vedrørende de konkrete aktiviteter, der er opført i konventionens bilag I, og aktiviteter, som ikke er indeholdt i nævnte bilag I, men som kan have væsentlige indvirkninger på miljøet.

Høringsfristen varede fra 7/12-2023 til 11/1-2024. Høringsfristen udgør kun 5 hele uger, eller i alt 35 dage. Omregnet efter rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra udgør høringsfristen 22 arbejdsdage. Fratrækkes den traditionelle danske juleferie kun 19 arbejdsdage.

Fristen er ikke passende fastsat. Den er for kort til at målene med VVM-direktivet har kunnet opnås. Navnlig har miljøstyrelsen, der er beskyttet af VVM-direktivet som "kompetent myndighed", ikke haft tilstrækkelig tid, til at varetage sin funktion.

Det bemærkes, at Transportministeren ikke har udsendt forudgående varsel med informationer om, i hvilken perioden høringen ville på gå i. Ingen har således kunne forberede sig på høringen og indrette ferieafholdelse i det lys.

Folketinget anmodes også af den grund om at føre parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Trafikforligets parter
Fastlagde linjeføringen
Uden fornøden hjemmel

Det fremgår af MKV-2023 og af bemærkningerne til forslag til anlægslov, at Egholmlinjen er fastlagt i "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014.

Egholmlinjen kan på ingen måde være bindende fastlagt ved Trafikforlig 2014, selvom dette anføres i Miljøkonsekvensrapporten, og tilsyneladende er forligspartiernes opfattelse.

Vejdirektoratets VVM-2011 er udarbejdet uden hjemmelgrundlag, og VVM-2011 kan således ikke danne grundlag for nogen gyldig vedtagelse om linjeføring.

Folketinget bedes dertil være opmærksom på, at Trafikforligenes juridiske status højst udgøres af en hensigtserklæring, der er afgivet af forligets parter.

Der er ikke hjemmel i lovgivning eller i sædvane på lovsniveau, der berettiger parterne i et tilfældigt trafikforlig, til at træffe en beslutning om placering af en linjeføring – ud fra rent politisk fastsatte kriterier og uden fyldestgørende miljøoplysninger.

Trafikforligets parter manglede dermed hjemmel til at fastlægge linjeføringen i Egholmlinjen.

Byggelinjen tinglyst uden fornøden hjemmel

Byggelinjen er tinglyst den 22/5-2015.

Byggelinjen er ifølge Transportministeriets/vejdirektoratets oplysninger i svar på spørgsmål nr. 446 af 19/3-2019 godkendt af transportministeren i henhold til vejlovens § 19. Godkendelsen skulle dermed give Vejdirektoratet mulighed for at sikre vejplanen i den fysiske planlægning og med vejbyggelinjer på arealer.

Det anføres, at hjemmelsgrundlaget udgøres af Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.

Intet af det oplyste hjemmelsgrundlag var gældende den 22/5-2015, hvor byggelinjen blev tinglyst. Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. trådte først i kraft den 1/7-2015. Ændringslovene hertil endnu senere. Transportministerens svar på spørgsmål nr. 446 af 19/3-2019 er således urigtigt.

Deklarationsteksten lyder

"DEKLARATION OM § 35 BYGGELINJER EFTER VEJLOVEN
PKT. 1:
I anledning af planerne for en udbygning af Den Nordjyske Motorvej ved Aalborg med en 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen), ***har Vejdirektoratet den 3. december 2014 kundgjort byggelinjer****, som er pålagt ejendomme langs udbygningsstrækningen til sikring af et vejanlæg mod unødig fordyrelse eller vanskeliggørelse. Byggelinjepålægget er sket efter § 35, og den offentlige kundgørelse af byggelinjerne er sket efter § 37 i lov om offentlige veje. Lovgrundlaget for byggelinjebestemmelserne er fastlagt i lov om offentlige veje (vejloven), bekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, kapitel 3 og 4, §§ 32 - 42 og § 112. Vejdirektoratets J.nr. 14/10943 og 14/15517."*

På tidspunktet for byggelinjens tinglysning udgjordes den dagældende vejlov af lbkg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

Dagældende vejlov § 35 lyder:

" Til sikring af gennemførelsen af nye veje og forlægninger af bestående veje, ***der er optaget på vejplan****, og til sikring af fri oversigt ved sådanne veje kan vejbestyrelsen træffe bestemmelse om, at bebyggelse og de i § 34 i øvrigt omhandlede anlæg af blivende art skal holdes bag byggelinjer, der angives på en af vejbestyrelsen udarbejdet plan. Der kan tillige træffes bestemmelse om vejens tilslutning til andre veje samt om, i hvilket omfang der fra de tilstødende arealer vil blive direkte adgang til vejen. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan forlænges med indtil 10 år ad gangen"*

Processen for pålæg af byggelinjer fremgår af dagældende § 35, stk. 2. Det fremgår heraf, at

" forinden bestemmelse træffes efter stk. 1 med hensyn til ***hovedlandeveje, skal de kommunale myndigheder, i hvis område vejen forløber, have adgang til at udtale sig****.".*

Tilsvarende fremgår af dagældende § 27

*"****Vejplaner for hovedlandeveje*** *stadfæstes af transportministeren.*
Stk. 2. ***Forinden et hovedlandevejsanlæg søges optaget på vejplanen, skal de vejbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig****."*

Udarbejdelse af en vejplan er en forudsætning for, at vejmyndigheden kan udnytte den hjemmel, der er i vejloven, til at fastsætte forberedende byggelinjer.

Det er en gyldighedsbetingelse for vejbyggelinjen, at vejplanen er fremkommet efter den anførte proces, og at vejplanen er offentliggjort. Der ses ikke nogen offentliggjort vejplan på tidspunktet for Egholmlinjens tinglysning den 22/5-2015.

Trafikforligsprocessen iagttager ikke de processuelle krav. Trafikforligene udgør heller ikke af en "vejplan". Der er ikke offentliggjort en "Vejplan", forinden byggelinjens tinglysning.

Dette skyldes, at vedtagelse af fremtidige anlæggelse af hovedlandeveje (det der i dag er statsveje) i henhold til dagældende § 14, skulle ske ved lov. Således anføres:

*"Det bestemmes **ved lov,** hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og **hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges**."*

Det var på tidspunktet for byggelinjens tinglysning den 22/5-2015. ikke bestemt ved lov, at Egholmlinjen skulle anlægges, og fremgik heller ikke af en vejplan.

Det tyder på, at der manglede hjemmel til at lade byggelinjen tinglyse på de i alt 179 ejendomme i henhold til lbkg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

Byggelinjen blev ikke kundgjort

Byggelinjen er dertil ikke kundgjort offentligt, som foreskrevet i dagældende vejlovs § 37, hvorefter der skal ske kundgørelse i stedlige blade.

Beboerne på linjeføringen fik oplyst, at der var sket kundgørelse i "Vejlgaard Avis".

Avisen findes ikke.

Arealreservationer Ophævet uden fornøden Hjemmel

I henhold til Transportministeriets/vejdirektoratets oplysninger i svar på spørgsmål nr. 446 af 19/3-2019 blev arealreservationen vedr. Lindholmlinjen ophævet i forbindelse, med "Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012", og arealreservationerne til Østforbindelsen blev ophævet i "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014.

På tidspunktet for byggelinjernes ophævelse udgjordes den dagældende vejlov af lbkg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

Det fremgår af den dagældende § 33 om ophævelse af arealreservationer, at dette skal ske efter samme fremgangsmåde som anført i §§ 27-29.

Fremgangsmåden er ikke iagttaget ved de indgåede forligsaftaler.

Det tyder på, at der heller ikke var hjemmel til at ophæve arealreservationerne lbkg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

EU-miljødirektiver Ikke iagttaget ved fravalg af Lindholmlinjen og Øst forbindelsen

I de trafikforlig, hvor henholdsvis Lindholmlinjen, og østforbindelse i forbindelse, fravælges (”Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012” og” Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden” af 24. juni 2014), er dette sket på baggrund af rent politiske beslutning.

Ingen af de gældende EU-miljødirektiver er implementeret i forhold til forligsprocessen, hverken i forhold til vedtagelse af planer eller projekter.

Ret politiske beslutninger kan ikke udgøre et gyldigt fravalg af brugbare linjeføringer/alternativer i medfør af EU-miljødirektiverne.

EU-miljødirektiver Ikke iagttaget ved valg af Egholmlinjen

Der er som anført tidligere ikke hjemmel i lovgivningen eller i sædvane på lovsniveau, der berettiger parterne i et tilfældigt trafikforlig til at træffe en beslutning om placering af en linjeføring.

Selv - hvis det må antages, at der består en sådan hjemmel – kan forligets parter ikke træffe en beslutning, der ignorerer de EU-miljødirektiver, der skal iagttages ved fastlæggelse af en linjeføring.

Forligspartiernes beslutningskompetence er ikke fastlagt ved lov.

Ingen af de gældende EU-miljødirektiver er implementeret i forhold til forligsprocessen, hverken i forhold til vedtagelse af planer eller projekter.

Vejloven finder imidlertid ikke anvendelse på forligsprocessen, der pågår helt uafhængig af den proces, som Vejdirektoratet følger. Derudover er EU-miljødirektiverne heller ikke implementeret i vejloven,

udover VVM-direktivet, der først blev implementeret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016.

Trafikforligene er derfor indgået uden iagttagelse af SMV-direktivet eller VVM-direktivet og uden iagttagelse af de EU-miljøbeskyttelsesdirektiver, der skal iagttages i forbindelse med henholdsvis en SMV-proces og en VVM-proces.

Såfremt anlægsloven fremsættes til vedtagelse og forligets parter vedtager projektet som "lovet" i trafikforligene, vil Folketingets vedtagelse af anlægsloven om motorvejen i Egholmlinjen medføre en overtrædelse af samtlige EU-miljøbeskyttelsesdirektiver, der gælder for medlemsstaterne.

10. Anlægslovens § 13 – Brev til Folketinget

Kommentar § 13

Ikrafttrædelses tidspunktet er i anlægsloven fastsat til den 1/7-2024.

Kære Folketingsmedlem

Det er dit ansvar, at du som Folketingsmedlem kan varetage dit hverv i henhold til grundloven behørigt. Føler du, at du kan gøre det forsvarligt på baggrund af den tidsplan, Transportministeren mener, skal gælde for dit arbejde?

Eller er tidsplanen så stram, at du reelt ikke har en chance?

Vi havde ikke.

Når du skimmer høringssvarene, vil du kunne se, at borgerne har oplevet processens tidsmæssige rammer uanstændige.

Er det sådan, du synes, det fineste redskab i den demokratiske værktøjskasse, en borgerhøring, skal foregå?

Som en pludselig straf først hen over julen i en Corona-nedlukning i 2021/2022 og igen julen 2023/2024 – hver gang med alt for kort varighed.

Senest kun 19 arbejdsdage!

Kan du tillade dig at forvente at medarbejderne i de statslige styrelser, herunder Miljøstyrelsen, nedprioriterer alle andre opgaver og aflyser

ferie, fordi Transportministeren gerne vil levere overfor sine venner i et Trafikforlig?

Transportministerens adfærd er symptomatisk, og gælder næppe kun denne motorvej.

Hvilket arbejdsmiljø, vil du egentlig byde de ansatte i de statslige styrelser? Arbejdsmiljøet har du også ansvar for.

Det er også dit ansvar, at de myndigheder, der skal bistå med de lovforberedende skridt, udviser respekt for at dialogen med borgerne. Det er demokratiets fundament. Folketinget skal stå inde for det endelige resultat af en anlægslov, jf. grundlovens § 73 og SMV- og VVM-direktivet.

Borgerne skal opleve processen demokratisk legitim, hvis de skal bevare tilliden til Folketinget og den demokratiske styreform.

I modsat fald er du med til at undergrave det fineste, vi har i vores demokrati: Respekten for lovgivningen og tilliden til hinanden.

Beslutningen er din.

På vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen

Louise Faber
Formand
Advokat, ph.d.
Fhv. lektor, Aalborg Universitet

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Kristian Thulesen Dahl (ktd@portofaalborg.com)
Fra: Mette Schmidt (ms@portofaalborg.com)
Titel: Port of Aalborgs svar vedr. Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: Port of Aalborgs svar vedr. Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 11-01-2024 16:14
Bilag: Høringsbrev.pdf; Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse-1.pdf; Høringsliste.pdf;

Port of Aalborgs svar vedr. Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Til trm@trm.dk samt arp@trm.dk.

Tak for det fremsendte materiale.

Der er følgende kommentarer fra Port of Aalborg (PoA):

- Side 19 – ”transporteres til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepoter ved Rærup.”.
  - Det er aftalt med Vejdirektoratet (VD), at sedimentet deponeres i sedimentdepotet i Vester Hassing og i Rærup. Der skal konsekvensrettes, at der ved sedimentdepotet i Rærup tilføjes ”og Vester Hassing” i resten af teksten (eks. side 80 + 96 + 97 + 119)
- Side 19 – ”I miljøkonsekvensvurderingerne er det forudsat, at elementerne til sænketunnelen bliver støbt i en tørdok ved Østhavnen i Aalborg”
  - Der er pt. ikke indgået en aftale mellem projektet og PoA. PoA stiller sig selvfølgelig til rådighed for en konstruktiv dialog om dette med VD/kommende entreprenør.
- Side 96 – ”planlægges at etablere en tørdok” – se ovenstående bemærkning

Herudover tilføjes:

- Det bør undersøges, om sand/jord til projektet kan komme fra en samtidig uddybning af sejlrenden i Limfjorden. En uddybning er efterspurgt af virksomhederne bl.a. indenfor off-shore- og vindmøllebranchen, der er placeret i Aalborg og flere formål kan således måske løses samtidig.

Med venlig hilsen / Kind regards

Mette Schmidt
Chief Technical & Sustainability Officer

Dir. +45 99 30 15 53
Mob. +45 29 20 72 53
ms@portofaalborg.com

PORT OF AALBORG
Langerak 19
DK-9220 Aalborg East
Tel. +45 99 30 15 00
www.portofaalborg.com



Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; Pernille Stampe Jakobsen <pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; Mette Schmidt <ms@portofaalborg.com>; mail@aalborgforsyning.dk; Pernille Stampe Jakobsen <pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk>; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; Jens Toft-Nielsen <toftnielsenjens@gmail.com>; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Du får ikke ofte mails fra arp@trm.dk. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

-- AKT 311294 -- BILAG 33 -- [Høringsbrev] --

Transportministeriet

Departementet

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

7. december 2023
2021-3128

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Transportministeriet sender hermed vedlagte udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at anlægge en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Baggrunden for lovforslaget er aftalen af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035. Lovforslaget skal således være med til at udmønte infrastrukturplanen.

Transportministeriet skal anmode om, at eventuelle bemærkninger til udkastet er ministeriet i hænde **senest den 11. januar 2024**. Bemærkninger bedes sendt til trm@trm.dk samt arp@trm.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til chefkonsulent Anders Petersen på telefon 20 69 79 95 eller på arp@trm.dk.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Transportministeriet

Aalborg Kommune	aalborg@aalborg.dk
Kommunerne Landsforening (KL)	kl@kl.dk
Danske Regioner	regioner@regioner.dk
Region Nordjylland	region@rn.dk
Banedanmark	hoeringer@bane.dk
Domstolsstyrelsen	post@domstolsstyrelsen.dk
Nordjyllands Beredskab	mail@nobr.dk
Forsvarets Materielstyrelse/ejendomstjeneste	fmi@mil.dk
Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse	fes@mil.dk
Kommissarius (Jylland og Øerne)	post@kommissarius.dk komoe@komoe.dk
Arriva	Info@arriva.dk
DSB	dsbpost@dsb.dk
Nordjyllands Trafikselskab	info@NTmail.dk
Trafikselskaber i Danmark	mba@moviatrafik.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	ae@ae.dk
Business Danmark	jura@businessdanmark.dk
Business Region North Denmark	hhj@aalborg.dk
Dansk arbejdsgiverforening	da@da.dk
Dansk Byggeri	info@danskbyggeri.dk
Dansk Erhverv	info@danskerhverv.dk
Dansk Erhvervsfremme	info@danskerhvervsfremme.dk
Dansk Metal	metal@danskmetal.dk
Dansk Transport og Logistik (DTL)	dtl@dtl.eu
DI Transport	transport@di.dk
Erhverv Norddanmark	info@erhvervnorddanmark.dk
Fagligt Fælles Forbund – 3F	3f@3f.dk
FH Nordjylland	fh@fh-nordjylland.dk
FOA	foa@foa.dk
Grundvandssamarbejde Aalborg	mail@aalborgforsyning.dk pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk
Håndværksrådet	hvr@hvr.dk
ITD	itd@itd.dk
Komiteen 3. Limfjordsforbindelse.nu	ttm@rn.dk
Landsorganisationen i Danmark (LO)	dalo@da.dk
Nibe Erhvervsråd	*gk@gkvind.dk*
Aalborg Fjordudvalg/Port of Aalborg	ms@portofaalborg.com
Aalborg Forsyning	mail@aalborgforsyning.dk pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk
9bevej Ejerlaug	krasmussen868@gmail.com
Bedsteforældrenes Klimaaktion	ullabryanne@gmail.com

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen	borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com
Borgerbevægelsen.dk for en demokratisk motorvejsproces	kpkarinmette@gmail.com
Brancheforeningen Danske Advokater	mail@danskeadvokater.dk
Campingbranchen	info@campingbranchen.dk
Cyklistforbundet	post@cyklistforbundet.dk
Cyklistforbundet Aalborg Afd.	mhwden444@hotmail.com
Dall Villaby Grundejerforening	formand@dallvillaby.dk
Danmarks Frie Autocampere	jj@dfac.dk
Danmarks Naturfredningsforening	DN@DN.dk
Danmarks Naturfredningsforening Aalborg	m.sloth.a@gmail.com
Dansk Handicap Forbund	dhf@dhf-net.dk
Dansk Ledningsejerforum	Jurateamet@danskenergi.dk
Dansk ornitologisk forening	dof@dof.dk
Dansk ornitologisk forening Nordjylland	peter@plk.dk
Dansk Vandrelaug	dvl@dvl.dk
Dansk Vejforening	dv@dv.dk
Danske Handicaporganisationer	dh@handicap.dk
Danske Havne	danskehavne@danskehavne.dk
Danske motorcyklister	skovloekke@dmc-org.dk
Den Grønne Studenterbevægelse Aalborg	aalborg@dgsb.dk
Det Centrale Handicapråd	dch@dch.dk
Det Økologiske Råd	info@rgo.dk
Drastrup Beboerforening	drastrupbeboerforening@gmail.com
Egholms Venner	egholm59@paradis.dk
Energinet	info@energinet.dk
FDM	hoering@fdm.dk
Forbrugerrådet	hoeringer@fbr.dk
Foreningen af danske småøer	sekretariatet@danske-smaaoer.dk
Foreningen Den Bedste Vej	toftnielsenjens@gmail.com
Foreningen Fremtidens Aalborg	hanshuttel@me.com
Foreningen Søholt, Egholm	thorndahl@klostermarken9.dk
Friluftsrådet	fr@friluftsraadet.dk
Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej	gf_kef_sve@hotmail.com
Hasseris Grundejerforening	neergaard@hasseris.dk
Haveselskabet Vesterkær	formand@vesterkaeret.dk
Kano og Kajakklubben Limfjorden	henrikas@mail.dk
Landbrug & Fødevarer	hoering@lf.dk
Landsbyrådet i Poulstrup	jof@pleth.dk
Landsforeningen af menighedsråd	kontor@menighedsraad.dk
Landsforeningen landsbyer i Danmark	arkitektsteenkjaer@hotmail.com
Livet med Handicap (LEV)	lev@lev.dk
NOAH-Trafik	noahtrafik@noah.dk
Nordjydsk Windsurfing Klub Pelikanen	formand@nwk.dk
Nørholm egnens samråd	fmidtgaard62@gmail.com

Parcelhusejernes landsforening	sekretariat@parcelhus.dk
Rigsrevision	info@rigsrevisionen.dk
Rådet for Bæredygtig Trafik	Kjeld.allan.larsen@gmail.com
Rådet for Sikker trafik	info@sikkertrafik.dk
Samråd Syd	paarmanndiana@mail.dk
Skipper Samrådet	paasch@mail.dk
Trafikalt Folkeparti	mail@trafikaltfolkeparti.dk
Tænketanken Geohav	data@geohav.dk
Vestbyens Samråd	Lr@plankonsulenten.dk
Aalborg Stiftsøvrighed	kmaal@km.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Jens Kruhøffer (jenskruhoffer@gmail.com)
Fra: Frederik R. Sandby (sandby@klimabev.dk)
Titel: Høringssvar til anlægslov for Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 16:04
Bilag: Høringssvar om den 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Til transportministeriet,

Vi sender her høringssvar i forbindelse med høring af anlægsloven for Egholmmotorvejen.

De bedste hilsner,
Frederik

Frederik Roland Sandby
Sekretariatsleder
Klimabevægelsen i Danmark
Mobil: +45 2295 4047

Støt os og bliv medlem på www.klimabevægelsen.dk

Klimabevægelsen i Danmark
Grundtvigs sidevej 2,
1865 Frederiksberg
kontakt@klimabev.dk

Høringssvar om den 3. Limfjordsforbindelse

Foreningen Klimabevægelsen i Danmark (herfra benævnt som Klimabevægelsen) gør indsigelse mod projektet som helhed, herunder vedtagelse af anlægsloven, da Egholmforbindelsen ikke tilgodeser klima- og miljøhensyn. Klimabevægelsen opfordrer til at sætte anlægsloven i bero.

En udsættelse er under alle omstændigheder nødvendig, da processen op til anlægsloven, og dermed anlægsloven, er i modstrid med dansk lovgivning og flere EU-direktiver, da alternative, relevante løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse ikke er blevet undersøgt i forbindelse med tidligere VVM´er eller den efterfølgende Miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2023. Dette er især kritisk i forhold til overholdelse af EU's habitatdirektiv og EU's drikkevandsdirektiv.

Derudover gør Klimabevægelsen indsigelse over:

- CO2 udledningen i anlægsfasen er ikke medregnet i den interne rente og i samfundsøkonomien for projektet.
- Modregning af CO2 udledning i anlægsfasen ved inddragelse af teknologiske gevinster ved umoden teknologi (så som CCS) er ikke vederhæftigt.
- CO2 udledning i forbindelse med arealanvendelse indgår ikke i CO2 opgørelsen af hele projektet.
- Placeringen af en alt for kort høringsproces midt i jule- og nytårsferien. Det er udemokratisk og uværdigt. Derudover vil det medføre en kvalitetsforringelse af de faglige høringssvar, som er formålet med høringen.

Vedr. projektet som helhed

Klimabevægelsen ser kritisk på, at man endnu engang ønsker at bidrage til fremtidens mobilitet med et tungt infrastrukturprojekt, som kommer til at udlede mange drivhusgasser. Projekter som dette er inkompatible med en målopfyldelse af Parisaftalen (2015), og udfordrer Danmarks rolle som grønt foregangsland. Projektets klimapåvirkning er så stort at selve anlægsarbejdet vil udgøre ca. 1 pct. af Danmarks årlige udledninger.

Projektets rentabilitet er meget usikker, hvilket ikke engang kan retfærdiggøre projektet fra en økonomisk vinkel. Klimabevægelsen mener derfor, at de midler som finansierer projekter bør anvendes til at støtte projekter, der matcher samfundets behov for reduktionen af drivhusgasudledningerne.

Manglende undersøgelse af alternative løsninger:

VVM'en er begrænset til præsentation af projektets forventede påvirkning på miljøet og samfundet, uden at nævne relevante alternativer til den

mobilitetsudfordring, som den er designet til at løse. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer:

1. Ikke-infrastruktur baserede alternativer som har vist sig at give positive resultater (fx. road pricing i Tyskland) ser ikke ud til at have været undersøgt, selvom de ville give (A) stor mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, (B) et markant lavere klimaaftryk, og ikke mindst (C) mulighed for teknologisk udvikling der kan sikre større konkurrencedygtighed for den danske industri i en klimaneutral økonomi.
2. Effektive mobilitetsløsninger, som kollektiv transport (især når den største del af trafikken gennem fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser)
3. Hvis der skal laves en ny LImfjordsforbindelse er der fra adskillige kompetente trafikforskere peget på at et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel er langt mere skånsomme for klima og miljø, samtidigt med at de samfundsøkonomisk og ift. afhjælpning af trængsel på E45 er langt bedre.

Concito har peget på denne mangel på nytænkning og manglende hensyn til klimakrisen i deres rapport udgivet i Juni 2023 ("Grøn Omstilling kræver ny tilgang til infrastrukturbeslutninger"), som bl.a. refererer til succeshistorier i udlandet som f.eks. Wales modellen for klima og transport beslutninger. I forlængelsen af denne meget relevante analyse opfordrer Klimabevægelsen til, at beslutningstagerne i stedet for at beslutte løsrevne infrastrukturplaner baseret på politiske forlig ("hvor alle skal have noget") i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier.

Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer:
I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "…en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor folketingets trafik- og miljøudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.

Anlægsloven vil ganske vist ved sin vedtagelse sætte dansk lovgivning på dette område ud af kraft.

Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Klimabevægelsen anser, i lighed med en lang række andre organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatdirektivet eller drikkevandsdirektivet, hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser.

For habitatdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter). Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet). Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det et afgørende forhold om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig en bevarelse af drikkevandets kvalitet.

Vedr. rapportens manglende inddragelse af klimabelastningen i de samfundsøkonomiske beregninger:
I MKV rapporten, 2023, beregner Vejdirektoratet den interne rente til 3,5 pct. Iflg. Rådet for større bæredygtighed er denne interne rente endda højt sat, fordi man var nødt til at ændre taksterne for den helt dominerende "indtægt" for motorvejen, nemlig "tidsgevinsterne" for at nå op på de 3,5 pct. Det virker generelt grotesk at regne på denne måde taget i betragtning, at omkring 74 pct. af bilturene er kørsel i fritiden.

Samtidigt er de 3,5 pct. udtryk for den lavest mulige størrelse for at et infrastrukturprojekt er rentabelt. Egholm-motorvejen er på det område også det klart dårligste projekt i Infrastrukturpakken. Det gør den ekstremt sårbar, både i forhold til prisstigninger og i forhold til fald i trafikprognoser. F.eks. vil 25 pct. lavere tidsgevinster sænke rentabiliteten til 2,8 pct. !

Men det er værre endnu, for klimabelastningen er IKKE medtaget i den samfundsøkonomiske beregning. Vejdirektoratet undlader nemlig at medregne et udslip på omkring 480.380 ton CO2e vedrørende byggeri af motorvejsanlægget. Udledning af 480.380 tons CO2e vil med en pris på 5.000 kr. pr. ton give en udgift på kr.:2.401.900.000 kr. som vil gøre projektet til en yderligere samfundsøkonomisk belastning.

Resultatet vil altså forringes kraftigt, hvis Vejdirektoratet, som det ifølge mediet Mobility Pro (16. april 2021) blev anbefalet af Venstre, Konservative, Industri og eksperter, medtager klimabelastningen ved anlæg af vejanlægget i de samfundsøkonomiske beregninger.

Vejdirektoratet har meddelt, at man ikke vil medtage klimabelastningen, hvilket efter Klimabevægelsens mening er helt uforsvarligt.

Vedr. rapportens beregningsmetoder i forhold til klimabelastningen:
Klimabevægelsen stiller spørgsmål om den optimistiske teknologisk fremskrivning, der leder til en forventet 27 pct. reduktion i drivhusgasudledninger (43,6 pct. af de udledninger der vurderes til at foregå på dansk jord). Disse tal betragtes som meget optimistisk og spekulative, givet at de baserer sig på forventet teknologisk udvikling over mere end 5 år for teknologier der ikke er moden endnu (bl.a. CCS) og en opdeling mellem

materialeproduktion i Danmark og udlandet, som er en meget ukendt faktor (som Vejdirektoratet selv peger på).

Hvis teknologi fremskrivningen er et stærkt argument for projektet, så skulle en klimaforsvarlig vurdering vel være, at hvert år projektet bliver skudt, kommer til at give en markant reduktion i dens klimapåvirkning. Sagt på en anden måde, finder Klimabevægelsen IKKE, at de nuværende problemer med at leve op til klimamålene i 2025 og 2030 giver plads til CO2 udledningen fra anlæg og drift fra en motorvej over Egholm.

Klimabevægelsen finder ikke, at rapporten er gennemsigtig nok i forhold til antagelser og metodologiske detaljer, da den blot nævner den transition fra et tidligere værktøj (VejLCA v. 1.4) til den nye InfraLCA v. 3.0 inkl. en kort forklaring af forskellene på højt niveau, nærmest helt uden detaljer.

Rapporten og metodologien sætter fokus på materialerne, transporten og driften af anlægget og driften, uden at nævne de udledninger der ville følge ændringerne i arealforbrug. Givet det store areal der dækkes af motorvej og anlæg, bør der tages hensyn til disse aspekter, især når en betydelig del af arealet består af kulstofrigt lavbundsjord. Dette manglende hensyn betyder både, at projektets klimaaftryk bliver underestimeret, og at der potentielt bliver tabt nogle muligheder for at reducere denne del af konsekvenserne ved at agere proaktivt i designfasen.

Vedr. høringsprocessen
Høringsprocessen omkring MKV og Anlægslov er et nyt eksempel på manglende vilje til at inddrage borgerne, organisationers og myndigheders faglige og erfaringsbaserede kommentarer på en sober og konstruktiv måde. Det er helt absurd at vælge en meget kort høringsperiode hen over juletiden. Denne taktik ser Klimabevægelsen som et forsøg på at kortslutte den sociale dialog omkring projektet og imødegå den markante modstand fra mange sider. Derudover vil det med sikkerhed resultere i en kvalitetsforringelse af høringssvarene, at myndigheder (f.eks. Aalborg Byråd og Miljøministeriet), organisationer og borgere får så dårlige betingelser til at lave gennemarbejdede høringssvar. I den forbindelse er det en meget dårlig undskyldning, at anlægsloven skal fremlægges i februar.

Samlet set giver det et billede af, at alle midler tages i anvendelse for at gøre et dybt upopulært, klima-skadeligt og økonomisk uforsvarligt projekt igennem.

På vegne af foreningen Klimabevægelsen i Danmark

Jens Kruhøffer & Frederik R. Sandby

10. januar 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jannick Schmidt (jannick@plan.aau.dk)
Titel: Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra DCEA, Aalborg Universitet
Sendt: 11-01-2024 14:49
Bilag: Høringssvar_Transportministeriet_DCEA_2024.pdf;

Vedhæftet er Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra DCEA, Aalborg Universitet.

Med venlig hilsen
Jannick,

AALBORG UNIVERSITET
Getting the data right
Jannick Schmidt
Professor | Technical Faculty of IT and Design
Email: jannick@plan.aau.dk
Phone: +45 4025 1299
Web: https://www.en.dcea.dk/
Rendsburggade 14, 1.431 | 9000 Aalborg

Web: http://personprofil.aau.dk/109449

AALBORG UNIVERSITET

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Institut for Bæredygtighed og Planlægning
Det Danske Center for Miljøvurdering (DCEA)
Rendsburggade 14
9000 Aalborg

Kontaktperson: Jannick Schmidt på vegne af DCEA
Telefon: 4025 1299
E-mail: jannick@plan.aau.dk

Dato: 11-01-2024

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hermed afsiges høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Det bemærkes at tilsvarende høringssvar er sendt til Vejdirektoratet vedr. Supplerende miljøkonsekvensvurdering 2023 for 3. Limfjordsforbindelse.

1. Væsentlige negative konsekvenser ift. begrænsede positive

Den Tredje Limjordsforbindelse vil have såvel positive som negative indvirkninger:

Fordele/positive indvirkninger ved 3. Limfjordsforbindelse

- Der opnås en genvej på få minutter op mod Jammerbugt kommune, hvor kun 5 % af regionens befolkning bor - samt til en lufthavn, hvortil højst 500 biler dagligt vil ankomme syd fra via motorvejen.

Ulemper/negative indvirkninger ved 3. Limfjordsforbindelse (ifølge anlægsloven)

- Koste 7,8 mia. DKK
- Udlede 480.000 tons CO_2 i anlægsfasen og herefter 8.000 tons årligt
- Massive påvirkninger af natur syd, vest og nord for Aalborg – herunder store engområder og fuglehabitater
- Ødelægge Egholm som rekreativt område, som årligt har 100.000 besøgende
- Massive støj- og barrieregener

Det taler for sig selv, at ulemper og omkostninger ikke står mål med fordelene. Der henstilles derfor til, at det nuværende forslag om Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke vedtages.

2. Fravær af alternativvurdering

VVM-redegørelsen har ikke medtaget en vurdering af et alternativ med et ekstrarør ved den eksisterende tunnel under Limfjorden – en sådan løsning ville i samme omfang løse trængselsproblemerne som forslaget til anlægsloven, det ville være billige, og ikke have ovenstående ulemper.

3. Manglende afværge og overvågning ift. udledning af drivhusgasemissioner

Jævnfør rapporten 'Klimamæssige konsekvenser'[1], så er den faglige vurdering af øget udledning af drivhusgasemissioner er væsentligt negativ, og derfor fordrer afværgeforanstaltninger. Det lovmæssige krav om forslag til afværge finder vi ikke er i overensstemmelse med gældende lov og vejledning.

I rapporten er følgende beskrevet: "Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton bliver først defineret i en efterfølgende udbudsproces." (side 4).

Den udskydelse af stillingtagen, uklarhed om konkret afværge samt manglende overvågning af en væsentlig indvirkning vurderes til dels ikke afspejle god praksis og dels ikke leve op til gældende regulering. Jf. eksempelvis Vejledning om Miljøvurdering af Konkrete Projekter (2023, side 57-58):

"*En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger … Denne beskrivelse bør redegøre for, i hvilken grad de væsentlige skadelige virkninger på miljøet undgås, forebygges, begrænses eller neutraliseres og bør dække både anlægs- og driftsfasen. Dette afsnit knytter sig til lovens §27, hvorefter et projekt, der vil have væsentlig skadelige indvirkninger på miljøet, skal underlægges et overvågningsprogram*".

Det bemærkes at høringsperioden har været tilrettelagt hen over jul og nytår, hvilket har begrænset tiden til at gennemføre en fuld gennemlæsning og kommentering af lovforslag og medfølgende supplerende miljøkonsekvensvurdering.

På vegne af Det Danske Center for Miljøvurdering

Jannick Schmidt, professor

[1] https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: myndighed@energinet.dk (myndighed@energinet.dk), 3.parter@energinet.dk (3.parter@energinet.dk)
Fra: myndighed@energinet.dk (myndighed@energinet.dk)
Titel: Høringssvar - udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:56
Bilag: Høringssvar - forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet Energinets høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Hvis det giver anledning til spørgsmål, er I naturligvis velkomne til at kontakte Energinet for uddybning.

Venlig hilsen

Sisse Guldager Larsen
Juridisk seniorkonsulent
Myndighedsenheden
+4523338877
myndighed@energinet.dk

Energinet
Tonne Kjærsvej 65
7000 Fredericia
www.energinet.dk

Energinets Myndighedsenhed er Energinets kontaktpunkt for andre myndigheder.
Denne e-mail kan indeholde fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail, eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.

-- AKT 311294 -- BILAG 40 -- [Høringssvar - forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse] --

ENERGINET
Myndighedsenheden

Energinet
Tonne Kjærsvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
11. januar 2024

Forfatter:
SGL/SGL

NOTAT

HØRINGSSVAR - FORSLAG TIL LOV OM ANLÆG AF EN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Energinet har gennemgået lovforslaget med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse. Energinet har i december 2021 sendt høringssvar, hvorfor dette høringssvar skal ses i lyset af det tidligere høringssvar.

1. Energinets bemærkninger

Side 25: 3.3.1 Ekspropriation i forbindelse med anlægsprojektet
....."Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand sker ved frivillig aftale eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante lovgivning for de pågældende ledninger".....

Side 41: 3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning
"Gennemførelsen af anlægsprojektet gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder dvs. der skal bl.a. flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhø-rende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab. Lovforslaget indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom".

Som Energinet læser ovenstående afsnit i bemærkninger til lovforslaget, så har man tilsyneladende ikke iagttaget bemærkningerne fra input (Se side 4 - Hjemmel til afledte ledningsomlægninger) til høringssvar vedrørende hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt.

Side 29: 3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
"Med Folketingets vedtagelse af denne lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet nævnt i § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag, miljøkonsekvensvurderingen fra 2021 og den supplerende miljøkonsekvensvurdering fra 2023. Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a."

Det fremgår ikke entydigt af bemærkningerne om miljøkonsekvensvurderingen også omfatter afledte ombygninger herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter, hvilket er omtalt i bemærkninger fra input (Se side 3 - Ad § 2 om miljøvurdering) til høringssvar. Det er uklart for Energinet, om de omtalte supplerende miljøkonsekvensvurderinger har været i høring hos Energinet.

Side 41: 3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning
"*Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv.*"

I tilfælde af, at der ikke kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og Energinet Eltransmission A/S angående betaling for ledningsomlægninger, må uenigheden forelægges for ekspropriationskommissionen og eventuelt videreproces følges.

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen

Sisse Guldager Larsen
Energinet Myndighedsenheden

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:22
Bilag: HøringssvarModBefolkningen2023-BB.pdf;

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

Modtag hermed venligst vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Næstformand i Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov

Til
Transportministeriet og
Vejdirektoratet

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

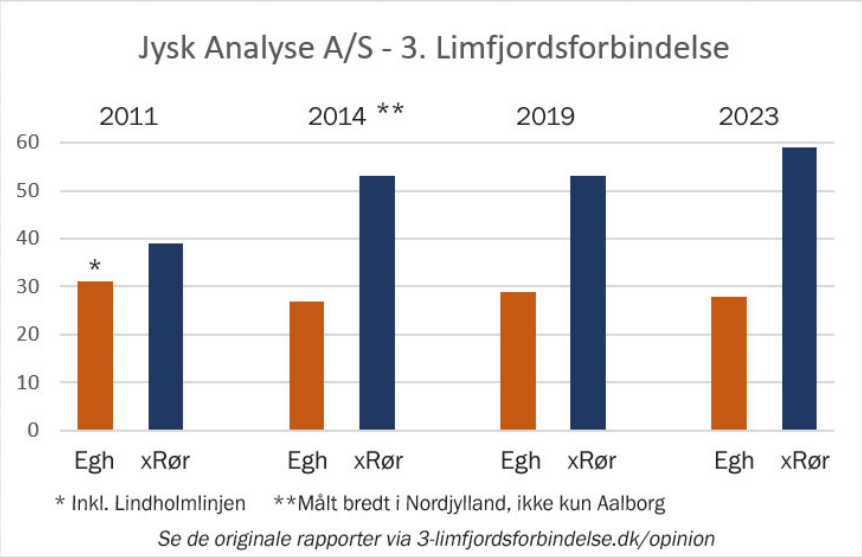
Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

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

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

De nordjyske politikere bakket op af erhvervsorganisationer er i modstrid med befolkningen



Opinionsundersøgelsen, der sidste år blev offentliggjort, viste tydeligt at Aalborgs politiske ledelse er i klar modstrid med kommunens borgere.

Et flertal af byrådspolitikerne har siden 2011 markeret, at de ønsker en ny forbindelse i form af en 20 km motorvej vest om Aalborg by og over øen Egholm. Det mener Aalborgs vælgere ikke! Tværtimod!

Meningsmålingen (se grafen) viser, at kun 28% af de adspurgte "foretrækker Egholmmotorvejen" (cit.), mens flere end dobbelt så mange, 59%, "foretrækker en udvidelse af den nuværende motorvej og Limfjordstunnelen" (cit.).

Det er en særdeles klar stillingtagen, som nordjyske politikere over en bred kam bør give fornyede overvejelser.

Ved offentliggørelsen af undersøgelsen har nogle straks forsøgt at negligere resultatet, men det er ganske enkelt usagligt. Undersøgelsen er lavet af det anerkendte institut "Jysk Analyse a/s", og de forespurgte er tilfældigt udvalgt. Antallet af besvarelser på 501 giver en usikkerhed på omkring 5%, så der er ikke noget at komme efter. Det er helt sædvanligt. Det er altså situationen!

Aalborg byråd har 31 medlemmer, og det betyder, at det tilsvarende forhold i byrådet skulle være ca. 10 for Egholmmotorvejen og ca. 20 for en udvidelse af E45. Disse tal illustrerer tydeligt, i hvor høj grad de nuværende medlemmer er i modstrid med borgene.

Borgerne vil ikke acceptere, at et flertal i rådet fortsat vil modarbejde borgerne. Ved sidste kommunalvalg gav sagen en klar lussing til mange vælgere, og Socialdemokratiet med den tidligere borgmester i spidsen mistede sit absolutte flertal. Ingen repræsentation kan i længden holde til at være så meget i splid med sin befolkning.

Politikerne vil i stigende grad blive afkrævet et forsvar for deres personlige holdninger, og så er vi ved et ømt punkt, for der er tilsyneladende ingen, der vil forsvare Egholmmotorvejen på ordentlig måde. Enkelte argumenter er direkte usande og andre er fordrejede/vildledende. Det må høre op. Politikere skal afkræves sagligt velfunderede begrundelser. Gå også i dialog med sagkundskaben på området. Intet er jo reelt vedtaget endnu.

I grundloven hedder det så fint, at hvert enkelt medlem skal tage stilling efter personlig overbevisning, og mon ikke det kommer til at blive mere udbredt i den forstand, at man i mange flere enkeltsager vil kræve løsrivelse fra partilinjen. Den mere direkte kontakt til vælgerne gennem bl.a. de sociale medier driver en udvikling, hvor flere føler vanskeligere ved at følge en fælles holdning i alle spørgsmål. Opgiv gruppepresset fra partibosserne og tag selvstændig stilling i bedre overensstemmelse med vælgerne.

Evnen til at ødelægge?

Erhverv Norddanmark har skrevet et antal udtalelser til støtte for 3. Limfjordsforbindelse.

I et af de seneste indlæg er følgende frase udtrykt: ”Den, der har evnen, har pligten”, og i en anden formulering: ”Aalborg har både evnen og pligten”. Rigtigt mange må da synes at det er ganske flertydigt og dermed intetsigende, ja tomt. Alle har jo forskellige evner og jo, de forpligter.

Det afgørende er vel derfor, hvad evnerne udnyttes til. Vi ved jo, at nogle evner bliver udnyttet til at skabe lovbrud og forbrydelser, andre til at ødelægge ting endog skade mennesker. Det kan vel ikke være sådanne evner, der tænkes på.

I dette indlæg handler det om 3. Limfjordsforbindelse, og som det er påpeget så ofte, så har der hele tiden været en mulighed for ganske enkelt at udvide den eksisterende forbindelse via E45, men lederne i Erhverv Norddanmark ønsker i stedet, at der skal anlægges en 20 km ny motorvej vest om Aalborg og dermed udnytte evnen til at skabe en masse ødelæggelser. Det er vel stik imod hensigten med de fremsatte udtryk.

Vi kan da godt undvære sådanne fordummende udtryk. Tror man at de nordjyske virksomheder ikke er klogere? Ifølge den nyligt afholdte opinionsundersøgelse er borgerne i Aalborg Kommune ikke i tvivl. Kun 28 % foretrækker motorvejen via Egholm, mens hele 59 % foretrækker en udvidelse af den nuværende motorvej og Limfjordstunnelen. Hvis undersøgelsen gjaldt hele Nordjylland, har det tidligere vist sig at resultatet bliver omtrent det samme.

Fra et langt liv med et stort antal ledere i nordjyske produktionsvirksomheder har jeg set, at man formår løbende at træffe de bedste valg ud fra grundige analyser og overvejelser. Når det så er tydeligt bevist, at en Egholmmotorvej ikke løser behovet, men vil betyde, at medarbejdere, håndværkere, godstransporter mv. fortsat vil komme til at spilde tiden og holde i kø, vil jeg påstå at virksomhedslederne godt kan se, hvor uansvarligt det er. I bør protestere!

En ny vej giver ikke nødvendigvis erhvervsmæssig og beskæftigelsesmæssig vækst. Professor Mogens Fosgerau, vil gerne have aflivet myten om, at et udbygget vejsystem sætter gang i erhvervslivet uden for de store byer. »Men nu er der det med veje, at de kører to veje,« siger Fosgerau til Weekendavisen 15. apr. 2021. »Så hvis man nemmere kan komme et sted hen, kan man også nemmere komme væk.« Han nævner som eksempel udvidelsen af de nordjyske motorveje fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals. De nordjyske virksomheder fandt ud af, at de i stedet kunne flytte sydpå til Aalborg og stadig tiltrække arbejdskraft. En ny vej er altså ikke en garanti for, at arbejdspladserne strømmer ind, de kan lige så godt strømme ud. Er VD enig i at en ny vej ikke nødvendigvis giver erhvervsmæssig og beskæftigelsesmæssig vækst, der hvor den bygges? En 3. Limfjordsforbindelse er altså ikke nødvendigvis eneste mulighed til gavn for samfundet. En udvidelse af den eksisterende E45/E39 motorvej kan få samme gavn. Vi har stadig til gode at få ordentlige argumenter på bordet fra jer samt fra flertallet af byrådsmedlemmerne og regionsrådsmedlemmerne.

Erhverv Norddanmark – fortsat en skjult dagsorden?

Erhverv Norddanmark har ved flere lejligheder udtrykt støtte for 3. Limfjordsforbindelse og har fremsat en særlig dagsorden. Man udtrykker, at denne forbindelse bør gennemføres så hurtigt som muligt, så kødannelserne ved krydsning af fjorden bliver fjernet. Man påpeger ofte, hvor uhensigtsmæssigt det er, at ansatte til og fra arbejde samt håndværkere og lignende skal spilde deres tid, hvis det kan undgås. Det tror jeg de fleste kan være enige i.

Det er bemærkelsesværdigt, at forfatterne til deres aktuelle indlæg konsekvent skriver Den Tredje Limfjordsforbindelse og dermed ikke specifikt peger på Egholmmotorvejen som løsningen. Det er jo yderst fornuftigt, da det med MKV2023 er beregnet, at denne forbindelse ikke fjerner trængslen.

Med de forventede fremskrivninger af trafikken, så vil E45 umiddelbart efter åbning af Egholmmotorvejen have en belastning omtrent som nu. Rigtigt mange har mærket de stigende daglige forsinkelser på helt op til 30 minutter. Jeg kan ikke forestille mig, at netværkets virksomheder kan acceptere en udvikling, hvor trængslen end ikke vil blive fjernet med en Egholmmotorvej.

Beregninger viser, at det er efterspørgslen efter ruterne koncentreret omkring E45, der har den afgørende betydning. E45 er altså trafikanternes foretrukne linje, så det er her, kapaciteten skal udvides. Det vil desuden kunne give overskud af kapacitet mange år frem. Egholmmotorvejen løser ganske enkelt ikke behovet. Den vil tværtimod fortsat skabe kødannelser og forsinkelser for trafikanterne på E45.

Det er altså på høje tid, at netværkets medlemmer/virksomhedslederne nu toner klart flag og indser, at nødvendige og tilstrækkelige udvidelser af E45 er det rigtige valg. Det kan desuden gøres hurtigere, billigere og gavne samfundet bedre. De ledere i Erhverv Norddanmark, der udtrykker, at Vendsyssel er i fare for at blive afkoblet og at regionens sammenhængskraft er truet, hvis man ikke vælger at anlægge Egholmmotorvejen, er altså helt på vildspor. Det er udvidelse af E45, der løser behovet. Har netværket fortsat en skjult dagsorden?

Et mangeårigt ledende medlem af netværket udtaler, at virksomhederne er afhængige af borgerne – som medarbejdere og som kunder. Virksomhederne bør altså komme i bedre samklang med borgerne. Politikerne bør ligeledes komme på bedre tanker.

Hvad er så lyksaligt?

Vi har endnu ikke fået de ledende politikeres udtalelser om, hvor lyksaligt det vil være at få anlagt en Egholmmotorvej vest om Aalborg. Senest har de konservatives MF'er Per Larsen og vores lokale venstrerådmand Jan Nymark Thaysen (godt suffleret af formanden for Erhverv Norddanmark) udtalt, at motorvejen skal anlægges for at forbedre udviklingen i Vendsyssel. Man påstår, at erhvervsvirksomheder nord for fjorden vil lide tab, hvis ikke den kommer.

Der er gode grunde til, at en 3. Limfjordsforbindelse skal realiseres, men argumenterne for en Egholmmotorvej er papirstynde og refererer til en markant dårlig politisk historik. Man har endog fra myndighedernes side bevidst forhindret, at andre muligheder kan undersøges, selv om der blot skal laves nogle enkle overslagsberegninger for at klarlægge det.

En udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør og vendbar trafik i takt med behovet over døgnet vil give langt større reservekapacitet ved fjorden der, hvor behovet er.

Fortalere for Egholmmotorvejen bruger ofte argumentet, at der er trængsel på E45, men når en udvidelse af E45 giver mest plads til trafikanterne, hvor behovet er, så er det jo klart for enhver, at politikernes argumenter er ubegrundede og vildledende. Anlægges Egholmmotorvejen, vil trængslen på E45 blive reduceret alt for lidt over de kommende år. Mon erhvervsvirksomhederne i nord synes, at det er den rigtige udvikling? E45 er en bedre løsning, og det bør politikerne erkende nu inden det er for sent!

Det bliver også fremhævet, at den ekstra kapacitet, som Egholmmotorvejen vil give, jo bare kan udnyttes, men trafikanternes behov er langt overvejende ved E45. Efterspørgslen ligger simpelthen primært i relation til arbejdspladser og institutioner i centrum og Aalborg Øst. Mange trafikanter, der af en eller anden årsag bliver tvunget til at køre via Egholmmotorvejen vil komme til at lide tab, og det er jo ikke til gavn for nogen.

Egholmmotorvejen er endnu ikke vedtaget i Folketinget, idet der kun er lavet en aftale mellem de ledende partibosser, ikke ved afstemninger i Folketingssalen. Historisk set er valget af Egholmlinjen sket på et fejlagtigt grundlag. Modelberegningerne i VVM 2011 var enormt forkerte ift. de seneste og meget mere korrekte modeller, nu GMM. Anlægspris ca. 7,8 mia. kr. (i VVM2011: 6,2 mia. kr.), restværdi: 1,5 mia. kr. (i VVM2011: 408 mio. kr.), nettonutidsværdi: 624 mio. kr. (i VVM2011: 5,3 mia. kr.), intern rente: 3,5% (kun minimum er nået og i VVM2011: 7,8%. Endelig er tidsgevinster nu beregnet til: 6,1 mia. kr., hvor den i VVM2021 blev beregnet til over 10 mia. kr. Disse tal viser, hvor utroværdigt resultat fra VVM2011 var ift. nu.

Dette grundlag blev imidlertid i Aalborg byråd i 2011 brugt som udslagsgivende (en afstemning, som i øvrigt endte meget lige). Selv om man altså godt ved, at grundlaget for Egholmmotorvejen er forkert, vil de nuværende politikere ikke anmode ministeren om et opdateret grundlag omkring en udvidet E45-løsning.

Politikere må naturligvis have en holdning til en sag, men det er jo ikke i orden at agere på forkert grundlag, at påstå noget urigtigt, at vildlede befolkningen og modsætte sig tilvejebringelse af vigtige oplysninger.

Politiske studehandler

Fremsættelsen af projektforslaget 3. Limfjordsforbindelse som et af regeringens projekter i trafikaftalen har karakter af studehandel. Professor ved DTU Otto Anker Nielsen betegner fremgangsmåden om vedtagelse af infrastruktur som politiske slagsmål, når det er politikerne, der skal forhandle en samlet aftale på plads. Der er tale om et regeringsoplæg, der ikke tager behørigt hensyn til mulige alternativer. Enten tilslutter man sig oplægget eller også får man ingenting, påstås det. Politikerne fortsætter åbenbart med at foreslå projekter, som befolkningen er enormt utilfredse med – f.eks. den tidligere foreslåede omfartsvej ved Mariager. Det er et relativt ubetydeligt projekt, men fremkomsten har mange ligheder med 3LF-projektet, der også er en omfartsvej, men af langt større dimensioner. Jeg beder jeg om at få en nøgtern udtalelse om sagligheden i dette projekt målt med hovedparametrene: behov for fjernelse af trængsel, behov for det kæmpemæssigt store forbrug af ressourcer, konsekvenserne ved at påføre ny støj og støj over sundhedsgrænsen, konsekvenserne for drikkevandsforurening, konsekvenserne for unødvendig inddragelse af skattet natur.

I kortmaterialet er Egholmmotorvejen tegnet som en blodrød linje, der synes skåret med skalpel ind i sjælen på de mange tusinde mennesker, der bliver ubehageligt berørt af dette forslag. Og det gør jo netop så ondt. Ikke mærkeligt, når man tænker på det operative indgreb, der er tale om: 20 km motorvej skal skæres ind i landskabet gennem Østerådalen, gennem Drastrup, over Hasseris enge, hen over øen Egholm og vest om Lindholm. Dertil kommer en tunnel, to lange lavbroer, to motorvejskryds, fem tilslutningsanlæg og 10 motorvejsbroer, en mængde mindre broer og underføringer og faunapassager.

Modsat vil det være logisk blot at udvide den eksisterende E45 forbindelse og til langt lavere pris, og det er der ikke større tekniske forhindringer for? Er man enig i, at det endog vil være mindst én enklere løsning i omfang, indgreb, påvirkninger, pris, osv.? Der er i høj grad brug for saglighed i valg af projekter, og Egholmlinjen er så tåbelig set fra eksperters bedømmelser og -udtalelser. Befolkningen betragter det med afsky.

Det forkasteligt, at de involverede politikere ikke vil ændre holdning til projektet og drøfte det med et antal eksperter. De lokale myndighedspersoner bærer ansvaret. Vejdirektoratets rapporter demonstreres klart, at en vestlig omfartsvej er en eklatant dårlig løsning. Den samfundsøkonomiske gevinst (inkl. CO2 bidraget ved anlæg) er væk, så nu er det bevist, at de nordjyske politikere, regionsformanden, Aalborgs borgmester, andre nordjyske borgmestre m.fl. bærer ansvaret for at spille højt spil mod resten af landet ved stædigt at fastholde dette projekt til 7,8 mia. kr. Tilsvarende viser trafikbelastning ift. vejkapacitet, at Egholmmotorvejen er forkert. I mange år har målinger over trafikmønstrene vist, at langt det største behov for at krydse fjorden, er fra borgere i Vendsyssel, der skal til og fra virksomheder, institutioner, skoler, osv. Er det ikke rigtigt, at dette er dokumenteret i GGM (tidligere LTM), og at man dermed hele tiden har vidst det? Er det ikke også rigtigt, at det bare ikke er tydeliggjort for befolkningen? Med den nye MKV2023 er det nu afsløret med al ønskelig tydelighed: det er ikke en omfartsvej vest om Aalborg der er behov for.

Desuden har folkedomstolen talt via seneste opinionsundersøgelse foretaget af anerkendt institut. Kun 29% borgere i Aalborg Kommune ønsker den vestlige linjeføring, mens 59% går ind for en udvidelse af E45. Der skal findes en løsning der. Så enkelt er det!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: SV: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:21
Bilag: HøringssvarFravigelse2023-BB.pdf;

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

Modtag hermed venligst vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Næstformand i Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov

Til
Transportministeriet og
Vejdirektoratet

Høringssvar til
MKV2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

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

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

1. Bemærkninger til rapportens indhold

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

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

2. Ansvarsfordeling

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

Ref. 2.4 Projektelementer, der forårsager fravigelsen

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

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

3. Ref. 2.5

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

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

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

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

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

5. Ref. videre i 3.1

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

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

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

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

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

7. Ref. videre I 3.2

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

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

8. Ref. videre i 3.2

Cit.: De trafikale effekter af 3. Limfjordsforbindelse er beregnet ved anvendelse af Grøn Mobilitetsmodel[5] på grundlag af en række beregningsmæssige forudsætninger[6].

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

9. Ref. videre i 3.2

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

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

10. Ref. videre i 3.2

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

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

11. Ref. 3.3 Opsummering

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

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

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

12. Ref. 4 Alternative løsninger

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Ref. 4.3.2

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

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

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

16. Tilføjelse vedrørende høringsnotatet til VVM 2011 – tre citater

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

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

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

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

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

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

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

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

Appendiks – Om ny limfjordsforbindelse

To løsninger ved E45 er bedre end Egholmmotorvejen

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



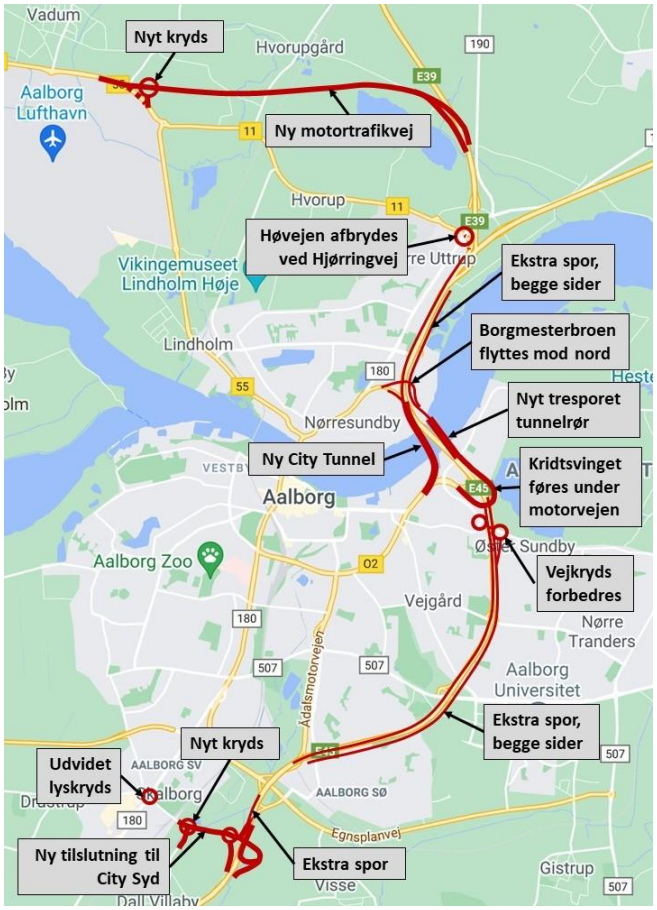
Figur 1- Limfjordsforbindelser - to muligheder

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

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

Vejdirektoratet (VD) skriver nu i MKV2023 delrapporten om trafikberegninger (citat): ”Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.” Trafikken i tunnelen kommer med en gennemført Egholmmotorvej således ikke under tunnelens kapacitetsgrænse, når den åbner, og VD har erkendt, at begyndende trængsel som nævnt indtræffer ved 75.000 køretøjer, hvilket vi allerede oplevede omkring år 2015.

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



Figur 2 - Oversigt over ændringer ved udvidet E45

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

Udvidelse af E45: a) Ekstra tunnelrør og ændret Kridtsving



Figur 3 - Ekstra tunnelrør og Kridtsvinget

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

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

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

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

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

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

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



Figur 4 - Ny City Tunnel

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

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

Udvidelse af E45: fællesdelen – nord og syd for fjorden

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

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

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

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

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

Fra Limfjordstunnelen mod syd til Egnsplanvej (evt. til Svenstrup) udvides kørebanerne fra to til tre spor. Arbejdet her kan forventeligt udføres uden inddragelse af ret meget areal i siderne[1] og kan i øvrigt mest passende udføres i etaper. Visse gamle broer skal dog på et tidspunkt udskiftes.

Konklusion

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

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

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

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Signe Krogh (signe.krogh@aalborgforsyning.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 11:55
Bilag: Høringssvar fra GVA vedr. Lov om anlæg af 3 Limfjordsforbindelse.pdf;

Se venligst vedhæftede

Med venlig hilsen

Signe Krogh
Sekretariatsleder
Mobil: +45 41739174

Norbis Park 100
9310 Vodskov



*Aalborg Forsyning må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder, og hvordan vi behandler personoplysninger på vores **hjemmeside***

Grundvandssamarbejde Aalborg
Norbis Park 100, 9310 Vodskov

Sendt pr. mail
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 22 F
1220 København K

Dato:11.01.2024
Sagsnr.: 2023-0057
Dok. nr.: 2023-0057-1028274
Telefon: 9982 8299
Initialer: SIKR

3. Limfjordsforbindelse
- Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjords-forbindelse i høring indtil den 11. januar 2024.

Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg (i det følgende Grundvandssamarbejde Aalborg) har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Grundvandssamarbejde Aalborg har på vegne af vandværkerne i området indgået aftaler om grundvandsbeskyttende tiltag og arbejder forsat på at sikre grundvandsressourcen til drikkevand inden for vandværkernes indvindingsoplande. Arbejdet tager udgangspunkt i Aalborg Kommunes indsatsplaner for grundvandsbeskyttelse, der er vedtaget af Aalborg Byråd, og som beskriver de nødvendige tiltag, der skal til for at sikre forsyningssikkerhed af drikkevand til borgerne.

Forsyningssikkerhed
Levering af drikkevand er kritisk infrastruktur, og en opretholdelse af forsyning af drikkevand er selvsagt derfor vigtig og et emne, der skal berøres i anlægsloven. Det er blevet en selvfølge, at forsyningen af drikkevand er driftssikker og bliver leveret til borgerne, men det kræver, at der er fokus på forsyningssikkerheden, hvorfor det bør inddrages og fremgå tydeligere i både lovforslaget og den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Med baggrund i forsyningssikkerheden og fastholdelse af driften bør vandværkerne (i dette område Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg) sidestilles med grundejerne i området, således der sikres bedre muligheder for at minimere påvirkninger af forsyningssikkerheden. Dette bør ske ved inddragelse i drøftelser om tilslutningsanlæg og i detailprojekteringsfasen.

Rådighedsindskrænkninger
I Aalborg Kommune har 37 vandværker dannet Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg bl.a. med det formål, at Grundvandssamarbejde Aalborg håndterer sikring af grundvand til drikkevand indenfor medlemmernes oplande i overensstemmelse med Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, der samtidig danner baggrund for pålæg af rådighedsindskrænkningerne. Grundejerne i områderne er kompenseret økonomisk for pålæg af rådighedsindskrænkninger i form af dyrkningsrestriktioner, som er tinglyst på ejendommene. Grundvandssamarbejde Aalborg er derfor angivet som påtaleberettiget på de tinglyste deklarationer.

Håndteringen af de tinglyste dyrkningsdeklarationer til beskyttelse af drikkevandet repræsenterer en

betydelig værdi både økonomisk, men også i forhold til beskyttelse af grundvandet. Rådighedsindskrænkningerne har en værdi, der i de fleste tilfælde overgår jordens værdi. Tabet af disse rådighedsindskrænkninger skal anses som tab af rettigheder på lige fod med grundejeres tab mm. i området. Der skal kompenseres for tabet af rettighederne, ligesom Grundvandssamarbejde Aalborg bør indgå som part på lige vilkår med grundejeren i drøftelserne af detailprojektering, forundersøgelser, moniteringsprojekter mv.

Det er vigtigt i forbindelse med anlægsfasen, at der på arealer med tinglyste deklarationer ikke anvendes, håndteres eller tilføres miljøfremmede stoffer herunder bl.a. pesticider og gødning. Der må ligeledes ikke tilføres stoffer udefra. Det gælder også anvendelse af genbrugsråstoffer til indbygning i vejanlægget. Overtrædelse af deklarationerne kan medføre bod. Uenighed om fortolkning af deklarationen og de ved denne skabte forhold afgøres ved anvendelse af dansk ret ved voldgift, eller hvis parterne er enige herom, ved de almindelige domstole med Aalborg som værneting. Eksempel på en dyrkningsdeklaration fra områderne langs linjeføringen kan rekvireres ved henvendelse til Grundvandssamarbejde Aalborg.

Som tidligere nævnt i høringssvar fra høring i 2022 bør håndteringen af rådighedsindskrænkningerne fremgå direkte af lovforslaget.

Skovarealer
Det fremgår af lovforslaget, at der etableres erstatningsskove for fredskov, som fjernes syd og nord for Limfjorden, hvorfor konsekvensen for fredskoven vurderes at være ubetydelig.

En stor andel af den berørte skov er opført som grundvandsbeskyttende tiltag inden for de sidste 30 år; jf. ovenstående afsnit om rådighedsindskrænkninger. Konsekvensen af fjernelsen af disse skovarealer vil derfor ikke være ubetydelige. Der bør som erstatning for "grundvandsskov" findes arealer til erstatningsskov i grundvandsdannende oplande, der er til gavn for vandværkerne og grundvandsbeskyttelsen.

Det bør fremgå af lovforslaget, at skov/fredskov opført som grundvandsbeskyttende tiltag, skal erstattes med skov indenfor grundvandsdannende oplande. Grundvandssamarbejde Aalborg mener, at vandværkerne skal inddrages i udpegning af mulige erstatningsarealer.

Tilkørselsforhold i indvindingsoplande
Grundvandssamarbejde Aalborg fastholder tidligere foreslået ønsker om at ændre udformningen af tilslutningsanlæggene til B-anlæg ved henholdsvis Aalborg Forsynings kildeplads i Drastrup samt Lindholm Vandværks kildeplads i Hvorup. Det vil være den mest optimale løsning i forhold til beskyttelse af grundvandet, og i forhold til at reducere motorvejens påvirkning af forsyningssikkerheden.

Der skal tages særligt højde for afstanden mellem linjeføringen og drikkevandsboringer. B-anlæg som rampeløsning for tilslutningsanlæggene ved henholdsvis Ny Nibevej syd for Limfjorden og ved Høvejen nord for Limfjorden vil være den mest optimale løsning i forhold til beskyttelse af grundvandet og reducere motorvejens påvirkning af forsyningssikkerhed.

Grundvandssamarbejde Aalborg forventer, at Aalborg Forsyning og Lindholm Vandværk bliver inddraget i en dialog med Vejdirektoratet, om udformning af tilslutningsanlæg samt overvågning af sænkningen af vandstanden som følge af bortpumpning af grundvand og kvaliteten af grundvandet både i anlægs- og driftsfasen.

Beredskabsplaner
I forhold til kildepladser/indvindingsboringer overholder det kommende vejanlæg kravet om 25 meter beskyttelseszone for boringerne, men vejanlægget ligger dog indenfor BNBO (Borings-Nære Beskyttelses-Område), som er den mest sårbare del af indvindingsoplandet, hvor spild vil nå kildepladsens boringer indenfor et år.

Det skal fremgå af lovforslaget, at vandværkerne (Aalborg Forsyning, Drastrup Vandværk og Lindholm Vandværk) skal inddrages meget tidligt i detailfasen i udformningen af beredskabet og være en del af denne proces, således det sikres, at spild håndteres og opsamles med det samme, det skulle ske.

Etablering af ny kildeplads
Grundvandssamarbejde Aalborg vil gerne fremhæve, at etablering af en ny kildeplads, i tilfælde af at en kildeplads bliver forurenet eller på anden vis ødelagt, er en både meget tidskrævende og bekostelig affære. BNBO er en akut beskyttelseszone/sikringszone med en reaktionstid på 1 år for en kildeplads. Til sammenligning tager det erfaringsmæssigt 15-20 år at etablere en ny kildeplads, og det koster op imod 100 mio. kr. Det vil sige, at hvis en kildeplads skal erstattes, vil vandværket være udfordret i en lang periode, og forbrugerne får en ikke ubetydelig meromkostning.

Grundvandssænkning
Det ses af bemærkningerne til lovforslaget, at der under afsnit 9.17.4 er taget stilling til de situationer, hvor en grundvandssænkning kan være kritisk.

Det er vurderet, at en grundvandssænkning vil være særligt kritisk for vandværkerne i anlægsfasen, hvis der sker sænkning af grundvandet uden reinfiltration. Af hensyn til forsyningssikkerheden vil det sandsynligvis medføre, at vandværkerne er tvunget til at reducere indvindingen på kildepladserne, samtidig med at risikoen for forurening stiger.

Der ligger en stor afskærende spildevandsledning mellem Aalborg Forsynings kildepladser i Drastrup, hvorfra der kan ske forurening, hvis grundvandet sænkes til et niveau under ledningen. Samtidig er der betydelig risiko for, at der "suges" vand til kildepladserne både syd og nord for Limfjorden ved sænkning af grundvandet, hvorved forurening fra anlægsarbejdet eller andre steder kan komme ned i grundvandet. Ved en begrænset mulighed for at indvinde fra Drastrup Kildepladserne, bliver Aalborg Forsyning yderligere sårbare overfor udfald eller uheld andre steder. Tilsvarende kan det give udfordringer for Drastrup Vandværk og Lindholm Vandværk nord for Limfjorden.

Aalborg Forsyning, Drastrup Vandværk og Lindholm Vandværk bør inddrages så tidligt som muligt i detailfasen, for at sikre kildepladserne mod forringet kapacitet og indtrængende forurening.

Komprimering af jordlag
I afsnit 9.17.3 i bemærkninger til lovforslaget vurderes konsekvensen ved komprimering af de terrænnære jordlag at være begrænset.

Grundvandssamarbejde Aalborg er ikke enige i en vurdering af, at konsekvenserne ved komprimering af de terrænnære jordlag er begrænset. Der er en reel risiko for, at komprimeringen af de bløde jordlag under det planlagte vejtracé ændrer på afledningsforholdene øst for vandværkernes kildepladser i Drastrup området og derved skaber en barriere for grundvandet, som kan give opstuvning af vand ved kildepladserne med risiko for oversvømmelse i nedbørsrige perioder.

Det er derfor særdeles vigtigt, at vandværkerne inddrages så tidligt som muligt i anlægsfasen, således der kan tages forholdsregler for at minimere barriereeffekten.

Vejbyggelinjer
Vejbyggelinjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde. Hvis det vælges at pålægge vejbyggelinjer efter anlæg af motorvejen, jf. lovforslaget bør der allerede på nuværende tidspunkt tages særlige hensyn til både Lindholm Vandværk, Drastrup Vandværk og Aalborg Forsynings anlæg og ledninger, som kommer til at ligge meget tæt på eller i berøring med vejanlægget.

Vejvand
Det fremgår af lovbemærkningerne, at der etableres et afvandingssystem, der dimensioneres således, at det kan håndtere regnvand fra vejens arealer og kraftigere regnbyger. Vejvandet vil blive ledt videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient.

Grundvandssamarbejde Aalborg har noteret, at det i lovbemærkningerne fremgår, at vejvandet opsamles ved asfaltkanten og ledes frem til regnvandsbassinerne i helt lukkede systemer. Det forudsættes således, at der er taget højde for, at der ikke sker udledning af vejvand til omkringliggende arealer, OG at der er taget højde for at det heller ikke sker ved de øgede regnhændelser, der forventes i fremtiden.

Klageadgang
Det følger af § 6 i lovforslaget, at klageadgangen er afskåret, idet kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser i medfør af en række specifikke love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Dog kan kommunalbestyrelses afgørelser vedrørende anlægsprojektet påklages til transportministeren, som kan overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser. Transportministerens afgørelser kan dog ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Det følger af lovbemærkningerne, at klageadgangen er afskåret af hensyn til fremdriftshensyn og fordyrelse. Grundvandssamarbejde Aalborg skal hertil bemærke, at afskæring af klageadgangen er meget vidtgående. Hensynet til fremdrift og fordyrelse bør ikke kunne tilsidesætte en berettiget adgang til at udnytte de klagemuligheder, der er fastsat i de forskellige love nævnt i § 6, stk. 1.

Ved at afskære klageadgangen til anden administrativ myndighed vil eneste alternativ være at anlægge en retssag ved domstolene. Dette er forbundet med betydeligt flere omkostninger, uagtet der i lovbemærkningerne henvises til retsplejelovens § 312, stk. 3. Dette kan være en ressourcemæssig barriere for nogle parter.

Venlig hilsen

Signe Krogh
Sekretariatsleder

Tlf. 41739174
grundvandssamarbejde@aalborg.dk

Grundvandssamarbejde Aalborg
v/ Aalborg Forsyning
Norbis Park 100
9310 Vodskov

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Lars Stoklund Pedersen (larsstoklund@gmail.com)
Cc: Nina Berg Jørgensen (nin@Friluftsraadet.dk)
Fra: Friluftsraadet Himmerland Ålborg (himmerland-aalborg@friluftsraadet.dk)
Titel: Høringssvar på udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:55
Bilag: Høringsbesvarelse Friluftsrådet.pdf;

Friluftsrådet Himmerland-Aalborg fremsender hermed høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Såfremt der er behov for yderligere afklaring eller dialog, er I velkomne til at tage kontakt til os på denne mailadresse.

På Friluftsrådet Himmerland-Aalborgs vegne

Lars Stoklund Pedersen
Bestyrelsesmedlem

Direkte telefon: 30 74 24 47
E-mail: himmerland-aalborg@friluftsraadet.dk

Følg os:

Frilufts Rådet

Frilufts Rådet

Transportministeriet
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Att: Id nr.: 289841

Den 10. januar 2024

Friluftsrådet Himmerland-Aalborgs bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Transportministeriet har den 7. december 2023 udsendt udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse til høring til blandt andet Friluftsrådet.

Som repræsentant for de organisationer, der gør brug af naturen i Danmark, har vi studeret lovforslaget ud fra en vinkel om at sikre danskernes adgang til naturen.

Som overordet betragtning, ser det ud til at der er stor fokus på de miljømæssige forhold, mens der savnes en mere detaljeret beskrivelse af byggeriets konsekvenser for turister, lystfiskere, og dem, som nyder at gå en tur i nature, her særligt på en ø, hvor der har været fri adgang og let adgang til at gå en tur rundt om øen i strandkanten.

Det er nævnt, at byggeriet vil få konsekvenser for turismen, men der mangler at blive beskrevet hvilke konsekvenser, det kommer til at få.

Hvis adgangsforholdene reduceres i driftsfasen, bør det beskrives, i hvilket omfang – geografisk såvel som tidsligt. Dertil bør det beskrives, hvilke tiltag der tages for at minimere de negative påvirkninger på friluftslivet.

Afklarende spørgsmål, som vil kunne belyse konsekvenserne:

- Forventes det, at de nuværende friluftsaktiviteter tilknyttet kysten, herunder fritidsfiskeri, kan fortsætte uændret i både anlægs- og driftsfasen?
- Hvordan bliver adgangsforholdene for bløde trafikanter, både til og fra øen, samt rundt på øen og til kystområderne i driftsfasen?

Det er anført i udkastet, at der vil blive etableret erstatningsnatur.

- I forlængelse af ovenstående bør friluftslivet indtænkes ifm. erstatningsnatur.

Lars Stoklund Pedersen
På Friluftsrådet Himmerland-Aalborgs vegne.

Scandiagade 13-DK-2450 København SV
Tel +45 33 79 00 79
fr@friluftsraadet.dk - www.friluftsraadet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tommy Tvedergaard Madsen (ttm@rn.dk)
Titel: Anlægslov 3. Limfjordsforbindelse. Høringssvar fra Komiteen 3. Limfjordsforbindelse.nu
Sendt: 11-01-2024 10:08
Bilag: Høringssvar fra Komiteen 3 Limfjordsforbindelse nu.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar fra Komiteen 3. Limfjordsforbindelse.nu

Med venlig hilsen

Sekretariatet for 3. Limfjordsforbindelse.nu

Tommy Tvedergaard Madsen | Specialkonsulent
Mobil: 22 56 84 64 | ttm@rn.dk

Region Nordjylland | Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30 | 9220 Aalborg Øst

Her kan du læse om dine rettigheder, når regionen behandler oplysninger om dig

Til Transportministeriet

Aalborg 9. januar 2024

Høringssvar vedrørende anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Det glæder os meget, at der nu ligger et forslag til anlægslov, som i løbet af de næste måneder kan behandles i Folketinget.

Komiteen 3. Limfjordsforbindelse.NU blev stiftet i 2013 for at Nordjylland på tværs af sektorer kunne stå sammen om etablering af den 3. Limfjordsforbindelse. Komiteen er bredt sammensat af erhvervsfolk, repræsentanter for fagbevægelsen, uddannelsessektoren og det politiske liv.

Analyser og planlægning har udgjort et meget langstrakt forløb. Der har været en række betydningsfulde milepæle i processen. En vigtig milepæl i komiteens levetid var fastlæggelsen af linjeføringen i 2014. Det var også en vigtig milepæl, da et bredt flertal i Folketinget i 2021 indgik forlig om Infrastrukturplan 2035. Et forlig hvoraf det fremgår, at den 3. Limfjordsforbindelse etableres med start i 2025.

Etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil have markant betydning for Nordjyllands sammenhængskraft, vækst og udvikling, og være til gavn for hele landet og transportforbindelserne til vores nabolande.

Den nye forbindelse vil skabe en øget tryghed i forhold til det nordjyske beredskab. Det gælder både for det generelle beredskab og ikke mindst for fremkommelighed til Nyt Aalborg Universitetshospital fra alle egne af regionen. Den ekstra kapacitet og de nye muligheder gavner også Hanherred, Thy, Mors og hele den mobilitet, der påvirkes af den fjordkrydsende trafik.

For mange virksomheder har Limfjorden fungeret som en barriere, der har mindsket mulighederne for og villigheden til at investere langsigtet. Etableringen vil skaffe flere arbejdspladser og gavne investeringslysten særligt nord for Limfjorden. Den er også væsentlig for vores muligheder for at tiltrække nye virksomheder til Nordjylland.

Nordjyderne er blandt dem, der pendler længst til arbejde. Det er vigtigt for det nordjyske arbejdsmarked, at arbejdskraftens mobilitet styrkes i vores region, så der kan tiltrækkes de nødvendige kompetencer bl.a. inden for grøn omstilling. En styrket mobilitet vil lette erhvervslivets adgang til arbejdskraft, men også til leverandører og samarbejdspartnere.

Det er vigtigt at understrege, at 3. Limfjordsforbindelse med sit forløb vest om Aalborg vil tilføre nordjysk mobilitet en afgørende ny robusthed, der giver sikkerhed for at kunne krydse Limfjorden ved Aalborg.
Det er en sikkerhed, der er vital for nordjysk erhvervsliv, ikke mindst nord for fjorden. Vendsyssel har således betydningsfulde erhvervshavne i Hirtshals, Frederikshavn og Skagen. Her findes de vigtige færgeforbindelser til Skandinavien og store interesser i maritime erhverv, fiskeri mv.

Også for Aalborg Lufthavn, som ligger nord for Limfjorden, er det af stor betydning, at der er en sikkerhed for at de rejsende kan nå frem til tiden, uanset om der er uheld eller lignende på en af fjordforbindelserne.

Ingen infrastrukturprojekter kan undgå at have en række negative konsekvenser. Slet ikke et så stort projekt som 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Vi har respekt for bekymringerne for natur, miljø, støj mv., men ser i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, at der er gjort – og fremadrettet skal gøres – et stort arbejde for at mindske generne og de negative konsekvenser.

De positive effekter af etableringen af 3. Limfjordsforbindelse er meget væsentlige og har store fremtidsperspektiver. Men det er også vigtigt at komme i gang. Nordjylland har ventet længe, og der er fortsat mange år til forbindelsen kan tages i brug. Derfor ser vi frem til, at detailprojektering og anlæg kan gå i gang i 2025.

Med venlig hilsen

Mads Duedahl
Formand for Komiteen 3. Limfjordsforbindelse.NU

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Skamris Holm (mette.skamris@aalborg.dk)
Titel: Aalborg Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 09:47
Bilag: Byrådsreferat pkt 3 Forslag anlægslov.pdf; Aalborg Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af 3 Limfjordsforbindelse 11-1-24.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes Aalborg Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen

Mette Skamris Holm
Stadsingeniør

Mobilitet og Infrastruktur, BL
By og Land
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 9931 2350

www.aalborg.dk
facebook.com/aalborgkommune
www.linkedin.com/company/aalborg-kommune/

Kommunen må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr

Punkt 3

Godkendelse af høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

2023-091757

By og Land samt Klima og Miljø indstiller, at byrådet godkender Aalborg Kommunes høringssvar til Transportministeriet over forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse

By- og Landskabsudvalget:

Vibeke Gamst stillede følgende ændringsforslag:

Tilføjelse til det udarbejdede høringssvar:

"Aalborg Kommune noterer sig, at E45 ved Svenstrup, syd for sammenfletningen mellem E45 og E39, ikke tænkes udbygget. Aalborg Kommune har et ønske om, at der er fokus på kapaciteten på denne strækning." Ændringsforslaget blev bragt til afstemning.

Ændringsforslaget blev godkendt (alle stemte for).

Indstillingen med ændringsforslaget indarbejdet blev herefter bragt til afstemning:

Jan Nymark Rose Thaysen, Peter Lindholt, Vibeke Gamst, Lisbeth Lauritsen og Helle Frederiksen kan anbefale.

Lasse P.N. Olsen og Jane Østergaard kan ikke anbefale, da der er tale om en uhensigtsmæssig linjeføring, og at der ikke på ordentlig vis er taget stilling til alternative muligheder. Den fremlagte anlægslov vil desuden kunne påføre Aalborg Kommune væsentlige udgifter til eksempelvis støjafskærmning ved Hasseris og Sofiendal Enge, hvor der, efter linjeføringen er tinglyst, er opført boliger.

Indstillingen med ændringsforslaget indarbejdet kan herefter anbefales.

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

Per Clausen og Daniel Nyboe Andersen kan **ikke anbefale** indstillingen.

Daniel Borup var fraværende.

Økonomiudvalget:

Morten Thiessen, Jan Nymark Rose Thaysen, Kristoffer Storm, Lasse Frimand Jensen og Nuuradiin S. Hussein kan anbefale indstillingen med de af By- og Landskabsudvalgets vedtagne ændringsforslag.

Per Clausen og Jes Lunde kan ikke anbefale, da der er tale om en uhensigtsmæssig linjeføring, og at der ikke på ordentlig vis er taget stilling til alternative muligheder. Den fremlagte anlægslov vil desuden kunne påføre Aalborg Kommune væsentlige udgifter til eksempelvis støjafskærmning ved Hasseris og Sofiendal Enge.

Beslutning:

Socialistisk Folkepartis, Enhedslisten og Det Radikale Venstres byrådsgrupper har stillet følgende ændringsforslag:

"Aalborg Byråd opfordrer til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor relevante alternative løsninger undersøges - herunder alternativer med et ekstra østligt tunnelrør og andre forbedringer af vejkapaciteten samt alternativer uden etablering af mere motorvejkapacitet."

For stemte: 7 (Enhedslisten, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti)

Imod stemte: 23

Ændringsforslaget er ikke godkendt.

Herefter blev der stemt om indstillingen med de af By- og Landskabsudvalget vedtagne ændringsforslag:

For stemte: 23

Imod stemte: 7 (Enhedslisten, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti)

Indstillingen med de af By- og Landskabsudvalget vedtagne ændringsforslag er herefter godkendt.

Tobias Bøgeskov var fraværende.

Sagsbeskrivelse

Sagen behandles i Økonomiudvalget og byrådet på ekstraordinære møder den 10. januar 2024, idet høringsfristen er den 11. januar 2024.

Bemærkning jf. styrelsesloven § 8 stk. 5
By- og Landskabsudvalgets, Klima- og Miljøudvalgets og Økonomiudvalgets beslutninger foreligger ikke tids nok til at fremgå af dagsordenen.

Transportministeriet har den 7. december 2023 på Høringsportalen offentliggjort udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Høringsbrev, Høringsliste og Forslag til lov er vedhæftet denne indstilling som bilag 1, 2 og 3). Der er høringsfrist 11. januar 2024 og ikrafttrædelsesdato for loven er angivet til 1. juli 2024.

Det fremgår af Regeringens Lovprogram for 2023/2024, at Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forventes fremlagt i Folketinget i februar 2024.

Baggrunden for fremsættelse af lovforslaget er en supplerende miljøkonsekvensvurdering som supplerer den gennemførte VVM med tilhørende offentlighedsfase fra 2021. Vejdirektoratet offentliggjorde den 25. februar 2021 en opdateret VVM for 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) med en offentlighedsfase frem til 30. april 2021. Aalborg Kommune afsendte høringssvar hertil den 27. april 2021.

Vejdirektoratet offentliggjorde supplerende miljøkonsekvensvurdering den 7. december 2023 med høringsfrist den 11. januar 2024. Aalborg Kommunes høringssvar hertil afgives sideløbende med høringssvaret på forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Der blev sidst afgivet høringssvar på udkast til forslag om lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse den 2. januar 2022.

Projektet er overordnet beskrevet som følger (§ 1 i Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse):

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 20 km 4- sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord, herunder at

1) anlægge en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb,
2) anlægge lavbroer over Limfjordens nordlige løb (Nørredyb),
3) indvinde et areal af Limfjorden syd for Egholm,
4) anlægge og omlægge kommunale veje og stier, herunder omlægning af Dall Møllevej, forlængelse af Mølholmsvej, og
5) anlægge en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm.

Aalborg Kommune noterer sig følgende fokuspunkter i Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse (tekst i parentes henviser til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Der er ikke et kapitel 4 i det nye forslag til anlægslov):

(Kapitel 1 Anlægsprojektet)
Transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet, som gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lov om offentlige veje mv. Efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager Transportministeren de pågældende anlæg (ikke selve 3. Limfjordsforbindelse, men lokale veje og stier) til Aalborg Kommune, som kommuneveje og -stier. Det drejer sig f.eks. om Dall Møllevejs omlægning, Nørholmsvejs forlægning og Mølholmvejs forlængelse.

I udkast til høringsbrev anerkender Aalborg Kommune, at der anlægges 4 samkørselspladser og indgår gerne i dialogen om udformningen og den endelige placering af samkørselspladsen ved Ny Nibevej (anført som Nibevej) i detailprojekteringsfasen, da den som den eneste ikke er nærmere beskrevet i Forslag til anlægsloven.

Aalborg Kommune anerkender ligeledes, at der som en del af anlægsprojektet, etableres et sammenhængende trafikledelsessystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Der anmodes i denne forbindelse om en drøftelse med transportministeren, om muligheden for at en kapacitetsforbedring af den nordlige overledningsforbindelse mellem E39 rampeanlægget ved Høvejen og E45 rampeanlægget ved Bouet over gl. Høvej og Høvejen, indgår som en del af anlægsprojektet og indskrives i anlægsloven.

Der skal laves en grænsedragning og indgås en overdragelsesaftale med Vejdirektoratet. Transportministeriet noterer at vejene overdrages løbende efterhånden som de bliver færdiggjorte.

(Kapitel 2 Rammer for projektets miljømæssige påvirkninger)
Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet. Vedtagelsen af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vil således være den samlede bemyndigelse for Transportministeriet til at igangsætte anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporten fra 2021 samt supplerende miljøkonsekvensvurdering fra 2023.
Ved gennemførelsen af anlægsprojektet udfører anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet) afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger. Projektet skal dermed gennemføres i henhold til beskrivelserne i den gennemførte VVM samt supplerende miljøkonsekvensvurdering.

(Kapitel 3 Fravigelse af anden lovgivning og klageadgang)
Ved vedtagelse af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse reguleres en række myndighedsopgaver gennem anlægsloven. Det betyder, at hensynene bag lovene varetages af transportministeren og ikke gennem den normale myndighed (i nogle tilfælde Aalborg Kommune). Det drejer sig f.eks. om Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning. Endvidere kan transportministeren beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser i nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet. Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Hensynene bag disse regler varetages fortsat i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed ved gennemførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Dette er normal praksis ved større og komplicerede statslige projekter for at sikre projekternes fremdrift.

(Kapitel 5 Ledningsarbejder)
Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden (læs Vejdirektoratet) under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale. Dette er normal praksis ved statslige anlægsarbejder.

(Kapitel 6 Støjisoleringsordning)
Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter anlæg af motorvejen. Ansøgning om tilskud skal været modtaget senest 36 måneder efter motorvejen er taget i brug. Ordningen om tilskud til facadeisolering bortfalder automatisk 60 måneder efter, at motorvejen er taget i brug.
Hertil skal bemærkes, at Vejdirektoratet som en del af projektet anlægger den i VVM-redegørelsen angivne støjafskærmning. I udkast til høringsbrev fra Aalborg Kommune er der sat fokus på behovet for støjafskærmning i Hasseris og Sofiendal Enge – jf. også høringsbrevet fra VVM-offentlighedsfasen i 2021.

(Kapitel 7 Finansiering)
Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet af lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune reguleres nærmere i en samarbejdsaftale. Aalborg Kommune noterer sig i forhold til etablering af lokalvejen til Egholm, at dette er en tilvalgsmulighed, der gør det muligt at gennemføre en lokalpolitisk proces herom. I bemærkning til loven står der, at en samarbejdsaftale skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes.

(Kapitel 8 Domstolsprøvelse)
Ingen bemærkninger.

(Kapitel 9 Ikrafttræden)
Loven forventes at træde i kraft 1. juli 2024.

Økonomiske konsekvenser
Lovforslaget indeholder hjemmel til, at Aalborg Kommune yder medfinansiering af projektet på 600 mio. kr. En medfinansiering der er beskrevet i aftalen om Infrastrukturplan 2035. I bemærkninger til loven er beskrevet at afdragene foretages over en 10-årig periode med afdrag fra 2025. Det står ligeledes beskrevet, at afdragene ikke påvirker Aalborg Kommunes anlægsramme.

Aalborg Kommune vil, jf. Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse overtage nogle nyanlagte vejstrækninger og stier. Der vil komme efterfølgende driftsudgifter af disse vejstrækninger og stier.

For at sikre trafikafviklingen fra den 3. Limfjordsforbindelse og videre ind på det kommunale vej- og stinet, vil det blive nødvendigt med nogle tilretninger og eventuelt nyanlæg. Der blev i budget 2022 afsat 2 mio. kr. til bl.a. at klarlægge omfanget af disse udgifter. Analyserne er igangsat.

Bilag:

Bilag 1 - Høringsbrev fra Transportministeriet - Høring over udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Bilag 2 - Høringsliste - Oversigt over myndigheder m.v., der høres over udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Bilag 3 - Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Bilag 4 - Høringssvar fra Aalborg Kommune over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Kommune, Økonomi og Erhverv
Boulevarden 13, 9000 Aalborg

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

arp@trm.dk
trm@trm.dk

Økonomi og Erhverv
Økonomi og Erhverv
Boulevarden 13
9000 Aalborg
+4599311505

Mandag 8-15
Tirsdag 8-15
Onsdag 8-15
Torsdag 8-17
Fredag 8-15
Weekend lukket

11. januar 2024

Aalborg Kommunes høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Kommune noterer sig, at der nu er udsendt Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i offentlig høring, og er glade for, at processen med tilvejebringelse af en anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse nu er sat i gang, efter den gennemførte supplerende miljøkonsekvensvurdering ligeledes er sendt i høring.

Aalborg Kommune noterer sig, at Transportministeriet gennemfører projektet for 3. Limfjordsforbindelse i henhold til den vedtagne VVM-redegørelse samt supplerende miljøkonsekvensvurdering med de deraf følgende afværgeforanstaltninger som beskrevet i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger.

Aalborg Kommune noterer sig, at ved vedtagelse af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse reguleres en række myndighedsopgaver gennem anlægsloven således, at der sker fravigelse af anden lovgivning. Aalborg Kommune tager dette forhold til efterretning og understreger i den forbindelse, at det gode samarbejde mellem Aalborg Kommune og Vejdirektoratet i VVM-fasen og efterfølgende fase med supplerende undersøgelser forventes at fortsætte i detailprojekterings- og anlægsfasen, herunder også om myndighedsmæssige forhold.

I den forbindelse noterer Aalborg Kommune sig, at der i bemærkningerne til lovforslaget er angivet, at anlægsprojektet gennemføres i tæt dialog med Aalborg Kommune, og anerkender den allerede igangsatte drøftelse om etablering af erstatningsnatur.

Aalborg Kommune noterer sig, at der som en del af projektet anlægges støjafskærmning. I Aalborg Kommunes høringsbrev fra VVM-fasen i 2021 er der sat fokus på behovet for støjafskærmning i Hasseris og Sofiendal Enge. Dette forhold anmoder Aalborg Kommune om også indgår i den tætte dialog i detailprojekteringsfasen.

Aalborg Kommune anerkender, at Transportministeren anlægger og finansierer færdige anlæg med gode og fremtidssikrede løsninger som beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget. Aalborg Kommune ser med tilfredshed på, at der heri også indgår anlæggelse af 4 samkørselspladser og indgår gerne i dialogen om udformningen og den endelige placering af samkørselspladsen ved Ny Nibevej (anført som Nibevej) i detailprojekteringsfasen.

Yderligere anerkender Aalborg Kommune, at der som en del af anlægsprojektet etableres et sammenhængende trafikledelsessystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden og som blandt andet skal guide og overlede trafikanterne ved hændelser og uheld på hhv. E39 og E45. Aalborg Kommune anmoder i denne forbindelse om en drøftelse med transportministeren om muligheden for, at en kapacitetsforbedring af den nordlige overledningsforbindelse mellem E39 rampeanlægget ved Høvejen og E45 rampeanlægget ved Bouet over Gl. Høvej og Høvejen, kan indgå som en del af anlægsprojektet og indskrives i anlægsloven, således at de trafikale forbedringer og muligheder som beskrevet i bemærkningerne til anlægsloven for alvor kan ske fyldest.

Aalborg Kommune noterer sig, at E45 ved Svenstrup, syd for sammenfletningen mellem E45 og E39, ikke tænkes udbygget. Aalborg Kommune har et ønske om, at der er fokus på kapaciteten på denne strækning.

Aalborg Kommune noterer sig, at efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager Transportministeren lokale veje og stier til Aalborg Kommune, som kommuneveje. Aalborg Kommune forventer, at der efter normal praksis laves en grænsedragning og der udarbejdes en overdragelsesaftale herom.

Aalborg Kommune noterer sig, at Aalborg Kommune selv skal afholde alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, og at der i så fald skal indgås en samarbejdsaftale med Vejdirektoratet herom.

Aalborg Kommunes samlede høringssvar består af dette brev, vedhæftet referatet fra Aalborg Byråds behandling af sagen.

Venlig hilsen

Lasse Frimand Jensen
borgmester

Tommy Christiansen
kommunaldirektør

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på www.aalborg.dk/kontakt eller via Digital Post på www.borger.dk.
Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Daniel Nyboe Andersen (danielnyboeandersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse / Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 09:38

På vegne af Radikale Venstre, Enhedslisten og SF i Aalborg Byråd fremsender jeg hermed vores høringssvar angående lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Høringssvaret er al teksten nedenfor:

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse (SF, Ø, RV)
Vi opfordrer til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor relevante alternative løsninger undersøges - herunder alternativer med et ekstra østligt tunnelrør og andre forbedringer af vejkapaciteten samt alternativer uden etablering af mere motorvejskapacitet.

Set i forhold til prisen og de negative effekter etableringen af denne forbindelse giver for sundhed, miljø og klima, er de opnåede gevinster for trafikafviklingen og reduktionerne i rejsetiderne små. Der er stort set ingen samfundsøkonomisk gevinst ved etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Regnestykket bliver hurtigt negativt, hvis man medtager nogle af de forringelser for mennesker og dyr, som anlægget medfører, herunder beregner en pris for CO2-udledning i anlægsfasen. Derfor opfordrer vi til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative løsninger på de trafikmæssige udfordringer også undersøges, da dette ikke skete ved de seneste opdateringer af VVM'en. Disse alternativer bør både omfatte mulighederne for at løse udfordringerne ved forbedringer af den kollektive trafik, flytning af godstransport fra veje til vand og skinner og bedre forhold for cyklister uden etablering af nye vejforbindelser og alternativer, hvori der indgår et ekstra tunnelrør og/eller den såkaldte City- løsning.

Etableringen af motorvejen vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB og langt flere vil opleve støjgener, der overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dall, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm og Lindholm. Dette vil også påvirke disse menneskers sundhed negativt. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj, ville en direkte indsats i form af bedre støjskærme og lavere hastighed på motorveje i bymæssig bebyggelse have betydeligt større effekt en etablering af en ny motorvej i Egholmlinjen.

Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder og forringe forudsætningerne for dyre- og fuglelivet både nord og syd for fjorden samt på Egholm. Vigtig natur vil få forringede vilkår og det gælder også for en række dyrearter - særligt fisk, fugle, flagermus og oddere. Den opdaterede VVM påviser endnu en gang, at der vil ske store naturødelæggelser i Østeraadalen, som næppe og i hvert fald kun på mege langt sigt kan erstattes af anden natur. Hertil kommer, at den supplerende VVM konkluderer, at der ikke findes afværgeforanstaltninger for odderen, der betegnes som et sjælden dyreart ift EU habitatdirektiv. Da odderen er beskyttet af EU's habitatdirektiv kræver etableringen af Egholm-motorvejen, at et folketingsflertal får lov til at anvende fravigebestemmelser i EU regulerede habitatregler.

For at folketinget kan fravige EU habitatdirektivet, er der klare begrundelseskrav om, at der skal være tale om en afgørende nødvendig samfundsinteresse og at der ikke findes alternative løsninger til Egholmlinjen. Men sandheden er jo, at der findes mindst en alternativ østlig løsning over fjorden, der er billigere, har en bedre samfundsøkonomi og erhvervspåvirkning, bedre løser trængselsproblemerne og er mindre naturødelæggende og mindre støjforurenende.

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen. Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen, herunder bl.a. ved mikroplast der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt.

I forhold til VVM fra 2011 er udledningen af CO2 alene fra anlægsfasen næsten fordoblet fra 280.000 ton til

480.000 ton. Man håber at "teknologisk udvikling i anlægsåret" vil reducere udledningen til 350.000 CO_2. Dels er selv 350.000 ton en helt uacceptabel CO_2-udledning fra ét anlæg og dels går vi ikke ind for at basere så vigtige beslutninger på håb. Som tidligere nævnt så takseres denne CO_2-udledning til 0 kr./ton. Takserede man den i stedet til 1000 kr./ton ville den samfundsøkonomiske gevinst ved anlægget blive mere end halveret fra meget lidt til i praksis ingenting.

Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge og omkring Limfjorden.
Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner. Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet.

Efter færdiggørelsen af VVM undersøgelsen er der kommet oplysninger frem, som tyder på en langt mere omfattende forurening af asbest i de områder, som vil blive påvirket af anlægsarbejderne i forbindelse med etableringen den motorvej, end det fremgår af VVM-undersøgelsen. Det kan meget overraskende dokumenteres, at hverken Transportministeriet, Vejdirektoratet eller nogen anden myndighed eller andre relevante aktører på noget tidspunkt har indhentet eller gennemset de dokumenter i Rigsarkivet, som de gentagne gange er blevet gjort opmærksomme på dokumenterer, at der er deponeret adskillige hundrede tusinde tons asbestholdigt materiale inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Også set i lyset af dette bør disse asbestforekomsters omfang og placering afdækkes og der bør udarbejdes en plan for håndteringen af dette affald i anlægsperioden, inden en eventuel anlægslov fremlægges for folketinget.

Vi mener, at Aalborg Kommune bør beholde de myndighedsopgaver, som kommunen har ifølge eksisterende lovgivning og protesterer imod, at anlægsloven på en række områder fratager kommunen disse opgaver. Vi ønsker også, at de foreslåede indskrænkninger i borgernes mulighed for at indklage afgørelser for andre administrative myndigheder udgår af lovforslaget. I forlængelse heraf er vi enige i den massive kritik, der har været og stadigvæk er af den usædvanligt korte høringsperiode på 19 kun arbejdsdage til at gennemgå flere end 1800 sider. En høringsperiode så kort, at Aalborg byråd eksempelvis har måttet indkalde til ekstraordinære udvalgsmøder og ekstraordinært byrådsmøde for overhovedet at nå at behandle høringssvar indenfor tidsfristen, ligesom blandt andre Miljøstyrelsen har gjort klart, at de bliver nødt til at skrive væsentlige forbehold ind i deres svar på grund af den alt for korte høringsperiode. Det er en helt uacceptabel demokratisk proces, når selv stærke aktører som Aalborg Kommune og Miljøstyrelsen har store problemer med høringsfristen.

Den folkelige modstand er i forvejen meget stor. Senest viste en undersøgelse fra Jysk Analyse i 2023, at kun 28% af borgerne i Aalborg kommune foretrækker en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Det kom sig også til udtryk i efteråret 2023, hvor en lang række organisationer og fagforeninger mv. dannede fælles front fordi de var enige om at afvise Aalborg Kommunes tilskud på 600 mio. til en statslig motorvej, som et stort flertal er imod. Det burde i sig selv føre til at man indstiller et projekt af denne art, at de lokale borgere ganske enkelt ikke ønsker det gennemført.

Angående Aalborg Kommunes tilskud og udgifter er der i det hele taget en del uafklarede spørgsmål, som kun får os til at frygte, at det er endnu værre, end det ser ud. For det første står der, at der i budget 2022 blev afsat 2 millioner kroner til, at klarlægge omfanget af tilretninger og eventuelt nyanlæg af det kommunale vej- og stinet. Beslutningen var faktisk en del af 2019-budgetforliget, så det er positivt, at arbejdet endelig er kommet i gang, men samtidig meget bekymrende at forpligte sig til et projekt, hvor en ukendt regning venter. Udover direkte tilslutninger og udvidelser, så gælder det jo også fx eventuelle udvidelser af Annebergvej, Kong

Christians Alle, Peder Skrams Gade, Slotspladsen, Ny Nibevej, Egnsplanvej og mange flere veje, der bliver belastede. Det samme gælder de nyanlagte vejstrækninger og stier, som Aalborg Kommune, jvf. Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse, står til at overtage fra staten. Den fremlagte anlægslov vil desuden kunne påføre Aalborg Kommune væsentlige udgifter til eksempelvis støjafskærmning ved Hasseris og Sofiendal Enge.

Endelig vil vi gerne allerede nu understrege, at skulle der alligevel komme en Egholmmotorvej, så er vi ikke tilhængere af den 600 meter lavbro til 140 millioner kroner, der ligeledes er omtalt. I forvejen har en eventuel motorvej i Egholmlinjen allerede alt for mange ødelæggende konsekvenser og vil ende med at koste borgerne i Aalborg kommune uoverskueligt mange penge. En udgift på yderligere 140 mio. for endnu mere ødelæggende vej vil kun gøre det værre.

--
Daniel Nyboe Andersen
Byrådsmedlem i Aalborg Kommune
Tlf.: 23236109
E-mail: daniel@nyboeandersen.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Sakstrup (henrik@sakstrup.dk)
Titel: Høringssvar støjgener 3. Limfjordsforbindelse. TRM. 2023
Sendt: 11-01-2024 00:19
Bilag: Høringssvar støjgener 3. Limfjordsforbindelse. TRM. 2023.pdf;

Til Transportministeren

Venligst bekræft modtagelse af vedhæftet " Høringssvar støjgener 3. Limfjordsforbindelse. TRM. 2023", i alt 14 sider.
På forhånd tak

Mvh.
Henrik Sakstrup
Talsmand
Borgerbevægelsen
M: +45-4072-1015

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108
Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com
Borgerbevaegelsen@live.dk

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535

Talsmand for støj
Henrik Sakstrup
henrik@sakstrup.dk
Tlf: 40721015

Til Transportministeren

Indsendt via mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Aalborg den 10/1-2024

Høringssvar vedr. støjgener ifm. " Supplerende høring af Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023 samt Transportministerens forslag til anlægslov

Der henstilles hermed til at miljøkonsekvensvurderingen forkastes som værende ufuldstændig i forhold til støj, da rapportens oplysninger er baseret på støjberegningsmetoder, der er utilstrækkelige, misvisende og uegnede til at beskrive de væsentlige virkninger af støj fra motorvejen i driftsfasen i forhold til omboendes sundhed. Se uddybende nedenfor under 1.

Derudover har Vejdirektoratet for så vidt angår vurderingerne af støj udvidet projektets omfang, så det omfatter et andet og større projekt, end det der er beskrevet i Miljøkonsekvensvurderingen. I forhold til støj medtages således støjdæmpningsforanstaltninger, der angår helt andre vejstrækninger, end dem, der er omfattet af det projekt, som VVM'en angår. Dermed skjules de reelle støjmæssige konsekvenser af projektet ved at støjforbedringer på andre vejstrækninger, der ikke udgør en del af projektet, medtages. Dette udgør en væsentlig retlig mangel, idet Miljøkonsekvensrapportens vurderinger ikke er fuldstændige for så vidt angår det konkrete projekt. Se uddybende nedenfor under 2.

I lyset af Folketingets egne politiske udmeldinger vedr. støj og EU-kommissionens åbningsskrivelse fra den 10/10-2019 vil vi opfordre Folketinget til at beslutte Egholmlinjen udsættes, indtil der er taget beslutning om de nye grænseværdier (52dB for motorveje) skal indføres, og der er besluttet at Vejdirektoratet skal anvende retvisende støjberegninger, der ikke underdriver vejprojekternes støjkonsekvenser, hverken de sundhedsskadelige eller de blot generende. Se uddybende herom under 3

Folketinget kan ikke godkende en anlægslov baseret på en VVM-proces og en VVM-rapport, der IKKE opfylder VVM-direktivets krav for så vidt angår støj.

1. De anvendte støjberegningsmetoder opfylder ikke VVM-direktivets mål

Det følger af VVM-direktivets artikel 2, at

> stk. 1. Medlemsstaterne vedtager **de nødvendige foranstaltninger for at sikre**, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, **undergives et krav om tilladelse og en vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse**. Disse projekter er defineret i artikel 4. 2.
>
> Stk. 2. **Miljøkonsekvensvurderingen kan indgå i medlemsstaternes gældende procedurer for tilladelse til projekter** eller, i mangel heraf, i andre procedurer eller i de procedurer, der skal udarbejdes for at **opfylde dette direktivs målsætninger**.

Vejdirektoratet har oplyst, at de anvendte støjberegningsmetoder udgøres af Miljøstyrelsens vejledende metoder. Imidlertid skal anlægsloven, der vedtages på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten opfylde VVM-direktivet direkte. De anvendte metoder er ikke egnede til at opfylde VVM-direktivets formål.

De miljøoplysninger der er indeholdt i Miljøkonsekvensvurderingen skal på passende måde påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger på befolkning og menneskers sundhed, jf. VVM-direktivets artikel 3, stk. 1, litra a), d) og e):

> Stk. 1 **Miljøkonsekvensvurderingen skal,** afhængigt af hvert enkelt tilfælde, **bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:**
>
> **a) befolkning og menneskers sundhed**
>
> **d) materielle goder,** kulturarv og landskabet
>
> **e) samspillet mellem faktorerne i litra a)-d)**

Følgende rapporter opfylder IKKE VVM-direktivets krav, da de alle er udfærdiget efter de misvisende beregningsmetoder, og dermed ikke på passende måde påviser, beskrive eller vurderer projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger i forhold til sundhedsmæssigpåvirkningen fra støj, tab af materielle gode på grund af støj – sundhedsmæssig skadelig eller ej:

- VVM-rapport 379, 2011,
- Miljøkonsekvensrapport, 3. Limfjords-forbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen, 2021
- Supplerende miljøkonsekvensrapport – 3. Limfjordsforbindelse, november 2023, Opdaterede støjberegninger

I de nævnte rapporter er støjberegningerne utilstrækkelige. Egholmlinjen vil støjbelaste Aalborg langt mere end det oplyses i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt. Det er ikke foreneligt med VVM-direktivet, at de beregninger der anvendes, ikke beskriver projektets reelle væsentlige direkte og indirekte virkninger.

Det bemærkes:

- **at støjberegningerne i fremlagte VVM ikke er fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet. De er uegnede til at beskytte borgerne langs linjeføringen mod sundhedsskadelig vejstøj, herunder også sundhedsskadelig vejstøj over 58 dB Lden**
- **at usikkerheden i støjberegningerne fortsat eksisterer og er uacceptabel stor, nøjagtigt som vi kender det fra Silkeborg**

- **at den usikkerhed, der er knyttet til de anvendte beregninger, er uacceptabel stor, ide det fremgår at den er Δ +/- 10 år eller mere, ift. de anvendte trafikprognoser, der er grundlaget for støjberegningerne.**
- **at Vejdirektoratet ikke svarer på, hvorfor Vejdirektoratet ikke anvender vejens maksimale kapacitet som trafikprognose til støjberegningen. Vejdirektoratet er ikke begrænset af lovgivning eller vejledninger, der forhindrer i at beregne støjen ud fra højere trafikprognoser end nuværende praksis.**
- **at Vejdirektoratet ikke kan dokumentere, hvorledes beboelse etableret op ad/tæt på MKV Lden 58 dB støjkonsekvenszone, iht. gældende vejledninger, er beskyttet mod at blive belastet med støjniveau over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken stiger over trafikprognosen.**
- **at Vejdirektoratet ikke ønsker, at de specielle lokale vindforhold tages i betragtning for at give et retvisende billede af de lokale støjforhold**
- **at Vejdirektoratet ikke vil fremlægge visualiseringer fra terrænniveau af hhv. støjskærme i 9-11m over terræn, set fra i boligområderne, eller motorvejen nord for Limfjorden, der i ca. 4 km etableres i kote højde 8-11m.**
- **at Vejdirektoratet ikke ønsker at udarbejde supplerende støjberegninger iht. nærværende høringssvar, således at borgere og politikere får et væsentligt mere retvisende og bedre beslutningsgrundlag**
- **at en motorvej der det meste af strækningen er hævet over terræn fra 3m til ca. 10m, med beboelse på stigende terræn på læ side af den primære vindretning, gør det til et historisk projekt med støjkonsekvenser uden tidligere sammenligning i Danmarkshistorien. Dette kræver ekstra opmærksomhed, og støjberegningerne der medtager nødvendige sikkerhedsmarginaler.**

Alt i følgende begrundelser kan dokumenteres.

Begrundelse og dokumentation

Støjberegningerne viser kun gennemsnitstøj baseret på en gennemsnitlig meteorologisk database for hele Danmark, hvor 4 vejrklasser (M8, M13, M18, M24) ud af 9 anvendes, og på kortsigtede trafiktal baseret på prognose der er 2 gange mindre en den historiske trafikudvikling i området. Der tages ikke hensyn til senere trafikstigninger.

Støjberegningen viser intet om afvigelserne og udsving i dB. Man kan hverken som politiker, kommune eller borger vurdere støjkonsekvenserne af Egholm-linjen ud fra VVM støjberegningerne. Man kan ikke vurdere hverdags støj, støj i myldretid, støj ved mest fremherskende vindretning, maksimumstøj eller hvad støjen vil være den dag vejen har opnået sin maksimale kapacitet.

Da udstykninger til ny beboelse fortsætter ud fra den kortsigtede VVM-beregning, vil de nye boligområder, der etableres - eller allerede er etableret – inden projektet anlægges, med sikkerhed overskride grænseværdien på 58 dB efterhånden som trafikken og dermed støjen stiger med tid.

Det samme vil ske for eksisterende beboelse, der også vil blive dækket af 58 dB zonen efterhånden som den udvides. Desuden kan en fejlprognose gøre, at grænseværdien allerede er overskredet ved vejens indvielse, som det skete i Silkeborg. Så lang tid støjen ikke beregnes ved vejens maksimale kapacitet, ved man med sikkerhed, at grænseværdien vil overskrides til stor gene for beboerne. Det er kun et spørgsmål om tid.

Metoderne er aldeles uacceptabelt og misvisende. Det kalkuleres åbenlyst med at støjgenerne først kommer for en dag, når projektet er vedtaget og opført.

På denne måde udsætter man sikkert og bevidst beboerne for sundhedsskadelig støj med forskningsmæssigt belæg for at dø før tid (WHO), og opbygger enorme samfundsøkonomiske omkostninger – DKK 4,4 mia./år iht. COWI ved TRU Høring 20/1-20.

De sundhedsmæssige omkostninger for borgerne og de økonomiske tab på grund af fald i ejendomsværdi er irreversible, når først motorvej og bydele er etableret.

Vejdirektoratets (VD) normale svar på nævnte problematik er, at stigende trafik kun giver minimal forøgelse af støjgenerne, fx at en fordobling af trafikken "kun" giver en forøgelse af støjniveauet på 3 dB, hvilket ikke er den fulde sandhed. Udbredelse/forøgelse af støjzonen ved stigende trafik er markant, som det dokumenteres af nedenstående.

Allerede nu kan man se at støjzonens udbredelse er blevet markant forøget fra VVM 2011 til VVM 2021, FIG 1 og FIG 2, mange strækninger med en forøgelse på 100%, hvilket bekræfter ovennævnte, og beviser nuværende metodes utilstrækkelighed. Med dette simple konkrete eksempel baseret på Vejdirektoratets egne beregninger, burde al yderligere dokumentation være overflødig. Alligevel dokumenteres der yderligere på følgende sider. Af ovenstående årsag er beslutning om linjeføring taget på et forkert og misvisende grundlag baseret på VVM 2011, og bør revurderes med supplerende støjberegninger.

… fortsættes næste side

BORGER BEVÆGELSEN

Forskel på VVM støjkort fra 2011 til …

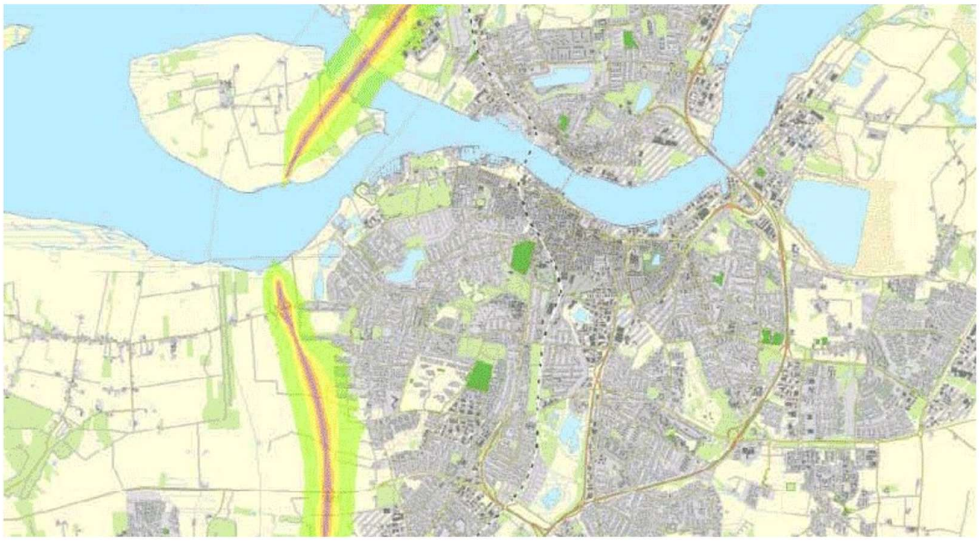


FIG 1

…VVM 2021 – fordobling på de fleste strækninger på blot 10 år !

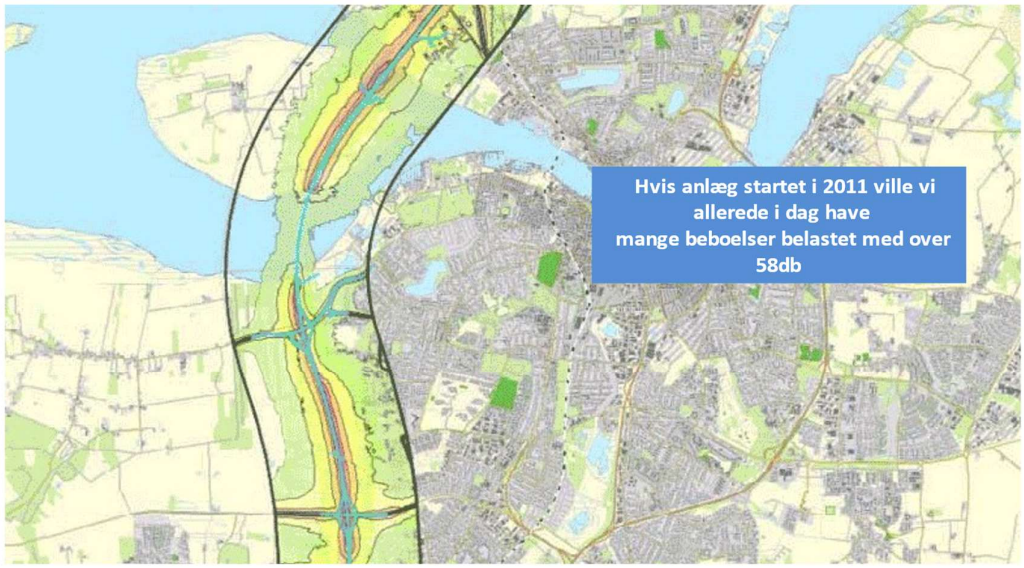


FIG 2

Hvad vil en beregning vise i 2031?

At udviklingen fortsætter, og at støjkonsekvenszonen fortsætter med at udvide sig, kan også ses af næste sammenligning, FIG 2a. VVM 2011 og VVM 2023.



VVM 2011. Politisk beslutningsgrundlag VVM 2023

FIG 2a herover

At det politiske beslutningsgrundlag i VVM 2011, som alle har forholdt sig til ift. valg af linjeføring, er baseret på støjgener der nu viser sig at være særdeles langt fra sandheden, bør få VD til at oplyse Folketinget om de endelige støjkonsekvenserne når vejen har opnået sin maksimale kapacitet.

VVM 2023 – og udviklingen fortsætter.

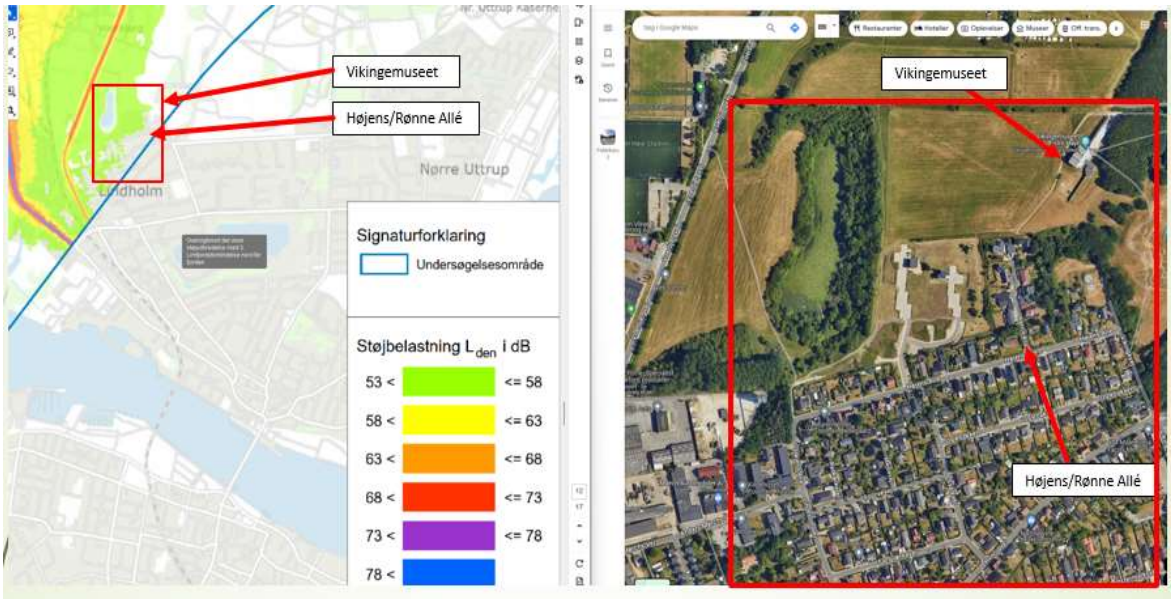
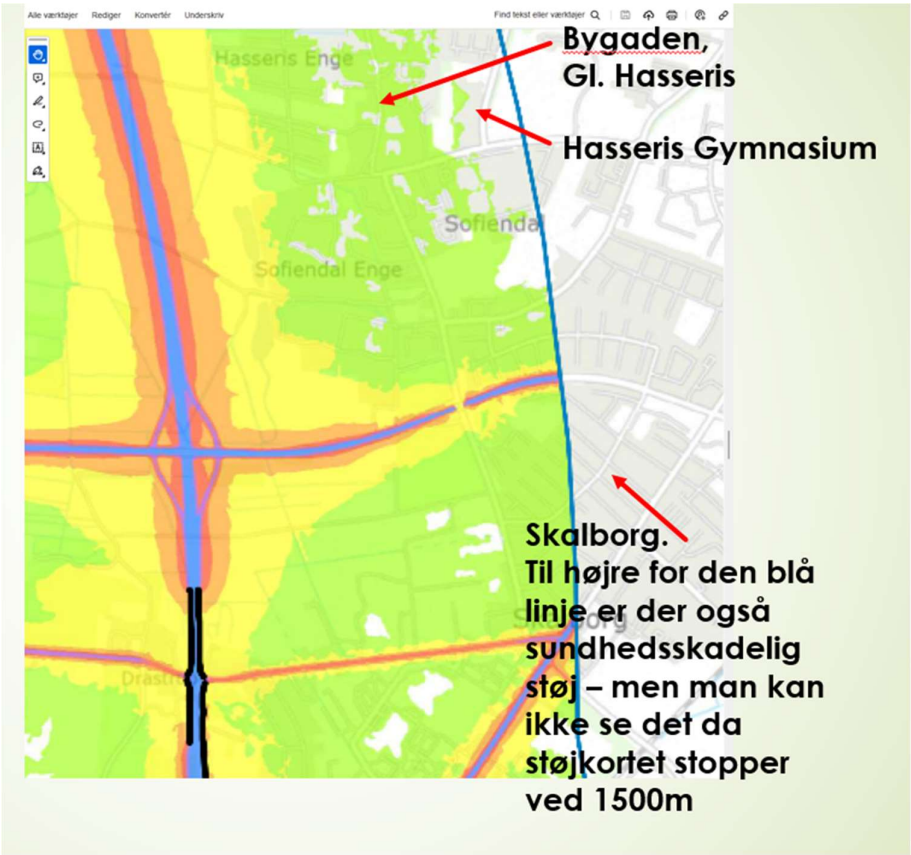


FIG 2c, herover: Sundhedsskadelig støj iht. Vejdirektoratet nu op til Vikingemuseet og i det nye boligkvarter ved Højens Allé, Lindholm Høje. FIG 2d, herunder: Sundhedsskadelig støj nu ind til Hasseris Gymnasium mv.



Hvornår stopper denne udvikling med øget støj?

Svaret er simpelt – det gør den når vejen har opnået sin maksimale trafikale kapacitet med maksimale støjgener. Derfor må støjberegningerne nødvendigvis tage hensyn hertil og medtages i støjberegningerne allerede ved planlægning af nye veje, for at give et retvisende billede af miljøkonsekvenserne.

Som borger og politiker har man et krav på at kende de kommende støjgener.

FIG 3 herunder illustrerer hvor markant støjudbredelsen forøges med stigende trafiktal, specielt i medvind som beboerne må leve med 2/3 af tiden i Egholmlinjen. Vinden er den største meteorologiske faktor for støjudbredelsen. Baseret på 40 års vindmøllestatistikker, kan det med sikkerhed påvises, at der i Aalborgområdet blæser væsentligt mere end landsgennemsnittet og samtidig 2/3 af tiden fra vestlige retninger. Da Egholmlinjen er placeret vest for byen, og på store strækninger hævet over terræn i typisk 3-4m's højde, og nord for fjorden, 4 km motorvej i kote-højde 8-11m, samtidig med beboelserne generelt findes på stigende terræn mod øst, får vinden særdeles stor indflydelse på støjgenerne langs Egholmlinjen for alle bydele på læ side. Silkeborg er desværre et sammenligneligt eksempel hvor støjberegningerne var særdeles fejlagtige, men der stilles stadig ingen garantier for støjberegningernes validitet.

I illustration herunder er anvendt 65 dB zonen til sammenligning, hvilket er meget støjende og en fordobling ift. 55 dB. Her kan man se at Lden 65 dB som udgangspunkt findes i en afstand på 130m fra motorvejen ved 30.000 køretøjer/døgn (ATD) i dette eksempel, og samme støjniveau ved fx 60.000 ATD i medvind på en afstand på 410m, så trafikstigning og medvind har så stor betydning. For 53 og 58dB er afstandene væsentligt større/længere ude, da der er tale om en halvering at støjen ift. 65 dB. På lignende vis kan man lave en sammenligning med 58 dB zonen, men forholdet er det samme. Dvs. som myndighed kan man planlægge bebyggelse og acceptere nuværende beboelse på meget kort afstand fra vejen, selv om man med sikkerhed ved, at støjzoneudbredelsen stiger markant, og over grænseværdierne – både i 0 vind, gennemsnitsvind og medvind.

Myndighedernes svar på konsekvenserne i ovenstående eksempel med fordobling at trafiktallet fra 30.000 til 60.000 ATD, vil være at det har negligerbar betydning, da støjen kun stiger 3 dB som knap er hørbart, hvilket er korrekt, men absolut ikke fyldestgørende og objektivt.

Nævnte forhold kan man som ansvarlig myndighed ikke negligere, da beboere med sikkerhed belastes med vejstøj over 58 dB på et tidspunkt, og endnu mere med de lokale vindforhold. Derfor må støjgrænserne baseres på vejens maksimale kapacitet som minimum, og med al sund forebyggende fornuft, også den fremherskende vindretning, inklusiv en relevant sikkerhedsfaktor, som man gør i mange andre sammenhænge.

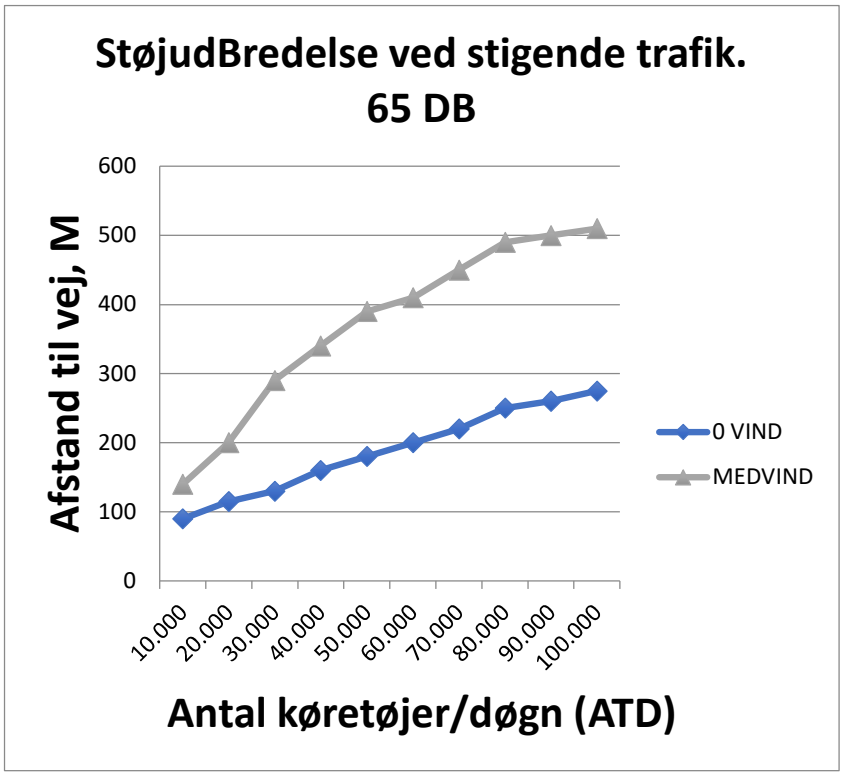


FIG 3

Støjberegningerne er baseret på en gennemsnitlig meteorologiske database, der skulle tage højde for vindretninger i Danmark. For at vurdere dette må man analysere støjkort over vand hvor støjen ikke påvirkes af landskabet. Når man ser på støjudbredelser over vand i VVM'erne, er der forsvindende lille forskel på støjudbredelsen øst og vest for de pågældende veje. Når man foreligger det for eksperter vedkender de at det "ikke ser rigtigt ud", når man som i Nordjylland har vestenvind 2/3 af året. Derfor foreligger nu en ny beregning for Egholmlinjen som Vejdirektoratet ikke ønsker at udføre, baseret på hverdagstrafik og let vestlig vind, hvilket resulterer i, at 26.000 borgere i Aalborg vil blive belastet med sundhedsskadelig støj. Det er man nødsaget til at tage hensyn til. Vejdirektoratet erkender at man i Nordjylland kan have afvigelser fra den gennemsnitlige vejrdatabase (4 vejrklasser ud af 9), men finder det ikke nødvendigt at beregne. Man kan modsat spørge sig selv – hvorfor ikke? Det giver et mere realistisk billede, hvis man reelt ønsker at sikre beboerne mod sundhedsskadelig støj. Som reference anvender andre lande også supplerende støjberegninger ud over Lden – så som medvindsberegninger, maksimumsværdier, Lday, trigger værdier for støjdæmpende tiltag, forpligtende lovgivning og subjektive støjforhold som man vurderer relevant at tage i betragtning i de konkrete vejprojekter.

Nedenstående FIG 4 viser hvor stor en del af Aalborg og Nørresundby der vil blive belastet med sundhedsskadelig støj øst for motorvejen, med VVM trafiktal, en almindelig hverdag med let vestlig vind. Støjniveau og udbredelse vil stige yderligere med tiden.

VD har tidligere svaret herpå, men ud fra fejllæsning anvendt 23.000 husstande, og ikke 26.000 beboere. Hvis VD stadig stiller sig tvivlende på beregningen, opfordres VD til at fremlægger egen beregning med samme forudsætninger til sammenligning.

Hvordan vil det gå i Aalborg?

Mere reelt støjkort:

Gennemsnitsberegninger, NORD2000 eller ej
Det ændre ikke virkeligheden

26.000 borgere vil 2/3* af året med vestenvind blive belastet med sundhedsskadelig støj.

Hverdagsstøj i let vestlig vind
Baseret på
- 40 års vindmøllestatistikker
- NORD2000
- VVM 2021



FIG 4

At udviklingen fortsætter i en forkert retning kan man allerede konstaterer nu. Iht. VVM 2021 er der beboelse i Sofiendal Enge der overskrider 58 dB, og yderligere ny bebyggelse på vej i 58-63 dB zonen. Desuden er ny børnehave opført med stort fokus på udendørsaktiviteter for børnene, beliggende i 58-63 dB Lden zonen, selv med en støjvold, vel at mærke for en børnehave der kun er åben i hverdagen.

Hvis man ønsker at tage støj alvorligt ift. en børnehave, bør man selvfølgelig anvende Lday (støj mellem kl. 07-19), som dækker det reelle tidsrum børnehaven anvendes.

Som borger må man konstatere at den vejledende grænseværdi på 58 dB er uden virkning, og beboerne er ladt i stikken uden retslige krav eller sikkerhed ved disse overskridelser. At myndighederne ikke forholder sig til disse overskridelser eller forhindre disse, at kommunen fortsætter med at udstykke i støjzoner over 58 dB, at kommunen ikke er forpligtet til at støjdæmper når grænseværdien overskrides, er uacceptabelt og uforståeligt, specielt i lyset af, at selv når grænseværdien overholdes iht. en usikker trafikprognose der ofte er underestimeret, så vil grænseværdierne være overskredet straks trafiktallet overstiger prognosen, hvilket er set ske allerede ved åbning at nye veje. Sagt på en anden måde – Vejdirektoratet bør besvare, hvad argumentet er for at anvende en særdeles usikker trafikprognose, når vejens maksimale kapacitet er en langt mere sikker værdi, der samtidig giver en langsigtet støjberegning der reelt sikre borgerne mod overskridelser af grænseværdierne, så man ikke senere skal til at lave støjdæmpning, pga. midlertidige trafikprognoser. Støjdæmpning som i øvrigt ikke altid er tilstrækkelige, da de kun har begrænset effekt og tæt på motorvejen. Vejbroer er også bygget således de kan bære vejens maksimale trafik inklusiv en sikkerhedsfaktor! Hvorfor denne forskel?

Allerede nu har man overvejet yderligere støjdæmpning på Egholmlinjen, hvilket beviser at man allerede nu er bagud ift. virkeligheden. Virkelighedens trafikstigningerne har overhalet VVM 2011 og 2021. Dette dokumenterer tydeligt planlægningsmetodens utilstrækkelighed og manglende tidshorisont med store sundhedsskadelige konsekvenser for beboerne langs motorvejen. Det kræver refleksion både hos myndigheder og Folketingets medlemmer.

På den baggrund er det derfor vanskeligt med de nuværende planlægningsmetoder, at have begrundet tillid til, at man fra statslig- eller kommunal side reelt ønsker at beskytte borgerne mod sundhedsskadelig støj.

Derfor kræver det lovgivning på området, hvis udviklingen skal vendes. Derfor appelleres til, at der skabes lovgivning som varetager sundhedsmæssige hensyn til borgerne ved planlægningen og etableringen af motorveje, samt løbende sikrer støjen overholder fastsatte grænseværdier, og at støjberegningerne som et absolut minimum er baseret på vejens maksimale kapacitet – ellers er det umuligt at tage hensyn til den kommende støj. Dernæst at Miljøstyrelsens nye notat med foreslået grænseværdi på 52 dB anvendes.

At løse støjproblemerne på sigt hvis det skulle vise sig nødvendigt, at gøre det bedst muligt, som foreslået fra officiel side, kan ikke accepteres som en løsning. Et projekt af denne størrelse kan ikke være baseret på formodninger og ikke specifikke løsninger. Som minimum må det dokumenters, at støjgrænserne kan overholdes ved vejens maksimale kapacitet. Specielt set i lyset af, at Vejdirektoratet konstaterer, at det er urealistisk og ikke praktisk muligt at støjdæmpe med særlig effekt visse steder på Egholmlinjen, og specielt på Lindholm-strækningen, som placeres i en højde på kote 8-11m i ca. 4 km.

VVM støjberegninger er ikke bedre end de forudsætninger de er baseret på. Vi opfordrer derfor til at disse beregninger kvalitetssikres med kontrolmålinger fra andre vejprojekter, fx i Silkeborg, før en ny VVM støjberegning foretages for Egholm-linjeføringen og inden en anlægslov kan vedtages. Hvis dette ikke efterkommes, må det være et relevant krav, at myndighederne stiller garanti for at grænseværdierne overholdes.

2. Projektet er usagligt udvidet med andre vejstrækninger

I VVM 2021 er der planlagt støjskærme, hvoraf 45% er placeret langs eksisterende E45. Se FIG 5, markeret med sorte streger i den røde ring.

Kun støj over 58db medtages i beregningerne i VVM, selv om generne starter ved langt lavere støjniveauer, iht. Miljøstyrelsens notat ved 52db.

Støjskærm ved Dall Villaby



Støjreduktion på E45 ved Dall Villaby fratrækkes i støjbelastningen for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabelt og misvisende.

FIG 5

Støjreduktionen på E45 øst for Dall Villaby har intet at gøre med det projekt, der skal miljøvurderes. Miljøkonsekvensrapporten skal vise støjen langs Egholmlinjen og dennes påvirkning af trafikmønsteret og tilhørende støjgener.

At Vejdirektoratet vælger at støjreducerer øst for Dall Villaby er fornemt, da beboerne har ventet på dette i mange år, men at fratrække det i det samlede støjregnskab for Egholmlinjen, viser intet om linjeføringens støjbelastning. Støjskærmene ud for Dall Villaby giver en meget stor reduktion i den samlede støjberegning, da byen er særdeles støjplaget. Man kunne have valgt at støjdæmpe ud for Gug og fratrukket dette. Dette vil heller ikke reducerer støjen på Egholmlinjen. På denne måde har man kunne fremvise et Støjbelastningstal SBT, der er pyntet og langt bedre end reelt - og særdeles misvisende. Som Folketingspolitiker og myndighed bør man forholde sig til, hvorvidt nævnte beregningsmetode giver et retvisende billede.

Folketinget bedes anmode Vejdirektoratet om at beregne støjgenerne for Egholmlinjen uden reduktion pga. støjskærme ved Dall Villaby, så læserne af VVM'en kan se det reelle støjbillede af Egholmlinjen.

3. Afsluttende

Der er uoverensstemmelse i trafiktallene som er anvendt i VVM 2023 støjberegningerne. Der er anmodet om aktindsigt, men disse data er for nuværende ikke modtaget. Derfor må vi tage forbehold for støjberegningernes rigtighed og validitet, indtil vi kan bekræfte andet efter modtagelse af de ønskede data.

Ud over en nødvendig debat og diskussionen om beregningsmetoder og grænseværdier mv., taler resultaterne fra EEA-rapport 22/2019 sit tydelige sprog. Aalborg er Danmarks mest støjbelastede by og ingen tysk by til sammenligning er lige så støjbelastet. I Danmark er 23% af befolkningen støjbelastet – mere end det dobbelte af tilsvarende støjbelastning i Tyskland. I perioden 2012-2017 steg støjen med 17% i Danmark, i Tyskland faldt den med 17%.

Selv med udfordringer i sammenligninger af støjgener mellem lande, kan udvikling i det enkelte land ikke betvivles. Derfor må de danske myndigheder vise, at de reelt ønsker at ændre denne udvikling i Danmark.

Hvis de nuværende planlægningsmetoder og støjberegninger fortsætter uændret, vil denne uacceptable udvikling fortsætte, og Egholmlinjen vil desværre kun bidrage til at støjforureningen øges.

På Høring i Trafikudvalget (TRU) d. 20/1-2020 stillede TRU's daværende formand Jeppe Bruus spørgsmålet *"Hvorfor overraskes vi alle af at vejstøj – den er nærmest eksploderet – bare inden for de sidste 5-6 år?".* Dette spørgsmål er hermed besvaret. Nærværende dokumentation viser med al tydelighed, at de nuværende planlægningsmetoder resulterer i systematisk sikkerhed for at vi overraskes af støj, da myndighederne udelukkende anvender Lden og kortsigtede trafikprognoser der ikke tager højde for det langsigtede støjniveau og i øvrigt uden sikkerhedsmargin eller konservativ tilgang. Intet er sket siden.

Der må derfor konkluderes

- **at støjberegningerne er utilstrækkelige og at Egholmlinjen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt**
- **at støjberegningerne i fremlagte VVM ikke er fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet, og dermed ikke sikre beboerne langs linjeføringen mod sundhedsskadelig støj og støj over 58 dB Lden**
- **at usikkerheden i støjberegningerne fortsat eksisterer og er uacceptabel stor, nøjagtigt som vi kender det fra Silkeborg**
- **at Vejdirektoratet ikke svarer på, hvorfor Vejdirektoratet ikke anvender vejens maksimale kapacitet som trafikprognose til støjberegningen. Vejdirektoratet er ikke begrænset af lovgivning eller vejledninger, der forhindrer i at beregne støjen på senere tidspunkter end nuværende praksis.**
- **at Vejdirektoratet ikke kan dokumentere, hvorledes beboelse etableret op ad/tæt på MKV Lden 58 dB støjkonsekvenszone, iht. gældende vejledninger, er beskyttet mod at blive belastet med støjniveau over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken stiger over trafikprognosen.**
- **at Vejdirektoratet ikke ønsker, at de specielle lokale vindforhold tages i betragtning for at give et retvisende billede af de lokale støjforhold**
- **at Vejdirektoratet ikke vil fremlægge visualiseringer fra terrænniveau af hhv. støjskærme i 9-11m over terræn, set fra i boligområderne, eller motorvejen nord for Limfjorden, der i ca. 4 km etableres i kote højde 8-11m.**
- **at Vejdirektoratet ikke ønsker at udarbejde supplerende støjberegninger iht. nærværende høringssvar, således at borgere og politikere får et væsentligt mere retvisende og bedre beslutningsgrundlag**
- **at en motorvej der det meste af strækningen er hævet over terræn fra 3m til ca. 10m, med beboelse på stigende terræn på læ side af den primære vindretning, gør det til et historisk projekt uden sammenligning i Danmarkshistorien, der kræver ekstra opmærksomhed, og støjberegningerne der medtager nødvendige sikkerhedsmarginaler.**

Efter foreningen "Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen" foretræde for TRU d. 6.4.2021, gav MF Orla Hav (S) udtryk for på TV2, at den fremlagte dokumentation gav anledning til skærpet opmærksomhed og yderligere overvejelser ift. støjgener. Borgerne ser frem til disse.

Med nærværende høringssvar indstiller vi hermed den af Vejdirektoratet fremsatte VVM og Miljøkonsekvensvurderinger 2023 inkl. opdateringer og tidligere referencer underkendes, og at Egholmlinjen frafaldes.

Miljøstyrelsen har udarbejdet notat, J. nr.2021-36155, "Støj fra motorveje – vurdering af konsekvenser for ændring af vejledende grænseværdier for støj fra motorveje".

Vi opfordrer Folketinget til at beslutte Egholmlinjen som minimum udsættes, indtil der er taget beslutning om de nye grænseværdier (52dB for motorveje) skal indføres, og såfremt, implementere disse i ny opdatering af støjberegningerne. Vi opfordrer til at grænseværdien ændres til WHO 53 dB eller den i notatet foreslåede 52dB for motorveje, som minimum for nye vejanlæg, som en start på at vende den uheldige støjudvikling i Danmark. Vi opfordrer til at der i notatet bemærkes, at støjberegninger skal foretages med vejens maksimale trafikkapacitet, samt at der fokuseres på industribygninger frem for beboelse, såfremt der skal bygges i nærheden af nye motorveje.

EU's åbningsskrivelse af 10/10-2019 påtaler at Danmark ikke opfylder VVM direktivets krav, bla., men ikke udelukkende, at;

> *"Danmarks uklare nationale regler for vedtagelsen af projekter ved lov, en ukorrekt gennemførelse af bestemmelserne om høring af offentligheden og myndighederne samt ukorrekte nationale bestemmelser om, hvad bygge- og anlægstilladelser skal indeholde."*

Der henstilles til at VVM-processen -og rapporten omgøres, således at alle forhold opfylder de i EU's åbningsskrivelsens mangler og påtaler. Folketinget kan ikke godkende en anlægslov basere på en VVM-proces og VVM-rapport der IKKE opfylder EU's krav hertil.

Med venlig hilsen

Henrik Sakstrup
Talsmand
Borgerbevægelsen
Fhv. officer RDAF og pilot

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: grundejerforeningen engelundsvej_Færgemannsvej (gf_kef_sve@hotmail.com)
Titel: Høringssvar fra Grundejerforeningen Færgemanns Vej og Engelunds Vej vedrørende udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 21:10
Bilag: Indsigelse fra grundejerforeningen KEF SEV.docx;

Vi henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives jf. vedhæftede dokument.

På vegne af Grundejerforeningen Færgemanns Vej og Engelunds Vej

Tom Kvist
Medlem af bestyrelsen

Til rette vedkommende

Hasseris Enge, den 10. januar 2024

Høringssvar vedrørende udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

På vegne af grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej indsendes dette høringssvar.

Grundejerforeningen er af den opfattelse, at en ny vestlig motorvej over Egholm vil være en uoprettelig skade for store dele af Aalborg, særligt de mange boliger som ligger tæt på motorvejen, men store dele af byen vil blive støjplaget og de rekreative områder mod vest forsvinder.

Udviklingen i Aalborg

I de sidste mange år har Aalborg udviklet sig markant mod øst med Aalborg universitet, containerhaven/østhavnen , store virksomheder, fragtcentraler, udbygning af Stigsborg havnefront og senest med bygningen af nyt super sygehus. Det virker derfor uhensigtsmæssigt, med en vestlig forbindelse, da denne ikke løser de trafikale myldretidsproblemer i Aalborg og ikke giver en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nordfra. Som påpeget i VVM giver vestforbindelsen også en meget lav forrentning. Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej er derfor af den opfattelse, at andre alternativer skal undersøges ordentligt.

I VVM i 2011 var der et alternativ til vestforbindelsen, som var voldsomt overdimensioneret - der bør således laves et nyt øst alternativ og dermed give politikkere et retningsvisende grundlag at træffe beslutning ud fra.

Konsekvenser for grundejere i Hasseris Enge.

Hasseris Enge er et nyere parcelhus kvarter med mange børnefamilier. Området ligger ud til rekreative områder, som mange borgere dagligt benytter. Det har været endnu tydeligere under Covid 19, hvor mange borgere der reelt benytter området til en stille gåtur til fjorden eller ud over engen, hudeluftning, leg, løbeture m.v. Mange borgere fra andre områder af byen søger også denne vej for at komme ud i det grønne. Det er et faktum, at de rekreative og grønne områder i Aalborg ligger mod vest og benyttes af hele byen.

Regeringen og Aalborg kommune vil gerne sikre og udbygge vores grønne rekreative områder, men udviklingsplanerne går i den modsatte retning.

En motorvej i Egholmlinien vil skabe et sundhedsskadeligt støjniveau for tusindvis af husstande i den vestlige del af Aalborg, et støjniveau som mange steder vil være højere end WHO og EUs sundhedsskadelige grænser - selv med vejdirektoratets gennemsnitsberegninger. Af VVM rapporten fremgår det, at der bl.a. i Hasseris Enge vil være en støjbelastning på Lden 53 dB. Laver man en støjberegning som tager højde for den trafik der vil være om 10 år når motorvejen evt. står færdig og en jævn vestlig vind (vinden kommer fra denne retning 2/3 af tiden) svarer det til en støjbelastning på 65 dB. Altså en flerdobling af støjen i forhold til VVM'en og også over den danske grænseværdi på 58dB. Vi finder det stærkt kritisabelt og uacceptabelt at ignorere dette faktum og i det hele taget at regne med gennemsnitsværdier (hvor nattrafik og weekendtrafik indgår) og planlægningsmetoder, som derfor med sikkerhed giver mere støj end forventet.

Et sådant støjniveau vil betyde kraftig reduktion af livskvaliteten, gener og øge risikoen for flere sygdomme for borgerne i Hasseris Enge. Der henvises til Miljøstyrelsens side om trafikstøj og sundhed.

Vedrørende processen:
En høringsfase fra den 7. december henover julen med svarfrist til den 11. januar 2024 finder vi helt uacceptabelt.

Vedtagelse af anlægsloven:
Hvis partierne i folketinget alligevel på trods af ovennævnte skulle stemme for anlægsloven uden at først at VVM-vurdere også en østforbindelse, da har grundejerforeningen følgende konkrete indsigelser til projektet:

A. Der skal gøres meget mere for at støjdæmpe trafikken fra motorvejen op mod Hasseris Enge og Sofiendal, end der lægges op til. Der bør etableres støjværn langs Hasseris Enge. Som ovenfor nævnt finder vi slet ikke, at Vejdirektoratets redegørelse for støj er retvisende (nærmere grænsende til det manipulerende) overfor den støj, som helt givet vil blive oplevet overalt i Hasseris, Sofiendal, Skalborg, Lindholm og Nørre Sundby området, og i særdeleshed de nærmest beliggende boliger i Gl. Hasseris, Hasseris Enge og det helt nye kvarter i Sofiendals Enge.

Vestenvinden er meget fremherskende ved Aalborg og vindretningen er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår, og den vil føre uacceptable støjgener langt videre ind i byområdet end anskueliggjort i VVM undersøgelsens kortbilag.

B. En evt. vestlig motorvej bør rykkes endnu længere mod vest og da slet ikke bue ind mod Hassis Enge i stedet for ud mod åben land.

På vegne af grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej.

Tom Kvist
Medlem af bestyrelsen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Heidi Hedegaard Jørgensen (heidi.joergensen@aalborgforsyning.dk)
Titel: Høringssvar - lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:08
Bilag: Høringssvar - Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - 7. december 2023.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Heidi Hedegaard Jørgensen
Landinspektør
Mobil: +45 20638121

Norbis Park 100
9310 Vodskov

*Aalborg Forsyning må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder, og hvordan vi behandler personoplysninger på vores **hjemmeside***

Aalborg Forsyning
Norbis Park 100, 9310 Vodskov

Sendt pr. mail
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dato: 10.01.2024
Sagsnr.: 2023-1652
Dok. nr.: 2023-1652-1027009
Telefon: 9982 8299
Initialer: HHJ, CAKJ

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i høring indtil den 11. januar 2024.

Loven forventes at træde i kraft den 1. juli 2024.

Selskaberne i koncernen Aalborg Forsyning har valgt at afgive et samlet høringssvar, hvorfor nærværende høringssvar afgives af Aalborg Vand A/S, Aalborg Kloak A/S og Aalborg Varme A/S (herunder betegnet som Aalborg Forsyning). Aalborg Forsyning har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Forsyningssikkerhed
Opretholdelse af kloakeringsforhold, varmeforsyning og forsyning af drikkevand er vigtige emner, der skal berøres i anlægsloven. Det er blevet en selvfølge, at forsyningen er driftssikker og leverer til borgerne, men det kræver, at der er fokus på forsyningssikkerheden, hvorfor det bør inddrages i lovforslaget.

Med baggrund i forsyningssikkerheden og fastholdelse af driften bør Aalborg Forsyning sidestilles med grundejerne i området, således der sikres bedre muligheder for at minimere påvirkninger af forsyningssikkerheden. Dette bør ske ved inddragelse i drøftelser om tilslutningsanlæg og i detailprojekteringsfasen.

Grundvand
Grundvandssænkning
Det ses af bemærkningerne til lovforslaget, at der under afsnit 9.17.4 er taget stilling til de situationer, hvor en grundvandssænkning kan være kritisk.

Det vurderes, at det vil være særligt kritisk for Drastrup kildepladserne i anlægsfasen, såfremt der sker sænkning af grundvandet uden reinfiltration. Af hensyn til forsyningssikkerheden vil det sandsynligvis medføre, at Aalborg Forsyning er tvunget til at reducere indvindingen på kildepladserne, samtidig med risikoen for forurening stiger. Der ligger en stor afskærende spildevandsledning mellem kildepladserne, hvorfra der kan ske forurening, hvis grundvandet sænkes til et niveau under ledningen. Samtidig er der betydelig risiko for, at der ”suges” vand til kildepladserne ved sænkning af grundvandet, hvorved forurening fra anlægsarbejdet eller andre steder kan komme ned i grundvandet. Ved en begrænset mulighed for at indvinde fra Drastrup Kildepladserne, bliver Aalborg Forsyning yderligere sårbare overfor udfald eller uheld på øvrige kildepladser.

Aalborg Forsyning bør inddrages så tidligt som muligt i detailfasen, for at sikre kildepladserne mod forringet kapacitet og indtrængende forurening.

Komprimering af jordlag
I afsnit 9.17.3 i bemærkninger til lovforslaget vurderes konsekvensen ved komprimering af de terrænnære jordlag at være begrænset.

I forhold til Drastrup kildepladserne er Aalborg Forsyning ikke enige i den vurdering. Der er en reel risiko for at komprimeringen af de bløde jordlag under det planlagte vejtracé ændrer på afledningsforholdene øst for Drastrup kildepladserne og derved skaber en barriere for grundvandet, som kan give opstuvning af vand ved kildepladserne med risiko for oversvømmelse i nedbørsrige perioder.

Henset til dette, er det særdeles vigtigt at Aalborg Forsyning inddrages så tidligt som muligt i anlægsfasen, således der kan tages forholdsregler for at minimere barriereeffekten.

Rådighedsindskrænkninger

Aalborg Forsyning har to vigtige kildepladser til indvinding af drikkevand i bl.a. Drastrup. Grundejerne i området er kompenseret økonomisk for pålæg af rådighedsindskrænkninger i form af dyrkningsrestriktioner, som er tinglyst på ejendommene. I Aalborg Kommune har flere vandværker og Aalborg Forsyning dannet foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg. Foreningen håndterer sikring af grundvandet indenfor medlemmernes oplande i overensstemmelse med Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, der samtidig danner baggrund for pålæg af rådighedsindskrænkningerne. Grundvandssamarbejde Aalborg er derfor angivet som påtaleberettiget på de tinglyste deklarationer.

Håndteringen af de tinglyste dyrkningsdeklarationer til beskyttelse af drikkevandet repræsenterer en betydelig værdi både økonomisk, men også i forhold til beskyttelse af grundvandet. Rådighedsindskrænkningerne har en værdi, der i de fleste tilfælde overgår jordens værdi. Tabet af disse rådighedsindskrænkninger skal anses som tab af rettigheder på lige fod med grundejeres tab mm. i området. Der skal kompenseres for tabet af rettighederne, ligesom Aalborg Forsyning/Grundvandssamarbejde Aalborg bør indgå som part på lige vilkår med grundejeren i drøftelserne af detailprojektering, forundersøgelser, moniteringsprojekter mv.

Det er vigtigt i forbindelse med anlægsfasen, at der på arealerne med tinglyste dyrkningsrestriktioner ikke anvendes, håndteres eller tilføres miljøfremmede stoffer herunder bl.a. pesticider og gødning. Der må ligeledes ikke tilføres stoffer udefra. Overtrædelse af de pålagte rådighedsindskrænkninger kan medføre bod.

Som tidligere nævnt i høringssvar i 2022 bør håndteringen af rådighedsindskrænkningerne fremgå direkte af lovforslaget.

Overvågning af grundvandet

Aalborg Forsyning fastholder tidligere fremsat ønske om at blive inddraget i dialogen med Vejdirektoratet, bl.a. om overvågning af sænkningen af grundvandet og herunder også kvaliteten af grundvandet både i anlægs- og driftsfasen samt om udformningen af tilslutningsanlæggene for at sikre, at tilslutningsanlæggene udformes, så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne beskyttes bedst muligt.

Det er ligeledes vigtigt, at der ikke indenfor indvindingsoplandene anvendes genbrugsråstoffer til indbygning i vejanlægget.

Tilkørselsforhold i indvindingsoplande

Der skal tages særligt højde for afstanden mellem motorvej og drikkevandsboringer. B-anlæg som rampeløsning for ved tilslutningsanlægget ved Ny Nibevej syd for Limfjorden vil være den mest optimale løsning i forhold til beskyttelse af grundvandet, og i forhold til at reducere motorvejens påvirkning af forsyningssikkerheden. Det samme er gældende for Lindholm Vandværk ved Høvejen nord for Limfjorden.

I forhold til kildepladser/indvindingsboringer overholder det kommende vejanlæg kravet om 25 meter beskyttelseszone for boringerne, men vejanlægget ligger dog indenfor BNBO (Borings-Nære Beskyttelses-Område), som er den mest sårbare del af indvindingsoplandet, hvor spild vil nå kildepladsens boringer indenfor et år. Til sammenligning kan det tage op til 8 år at få en ny indvindingstilladelse.

Placeringen af rampeanlæg mm. umuliggør udvidelse af kildepladsen Drastrup 2 mod øst, som planlagt. Det er uafklaret om kildepladsen i stedet kan udvides mod vest.

Som tidligere nævnt i høringssvar i 2022 bør det fremgå af lovforslaget, at Aalborg Forsyning skal være en del af denne proces, og derfor skal inddrages meget tidligt i detailfasen.

Skovarealer
Det fremgår af lovforslaget, at der etableres erstatningsskove for fredskov, som fjernes syd og nord for Limfjorden, hvorfor konsekvensen for fredskoven vurderes at være ubetydelig.

En stor andel af den berørte skov er opført som grundvandsbeskyttende tiltag inden for de sidste 30 år. Konsekvensen af fjernelsen af disse skovarealer vil derfor ikke være ubetydelige for Aalborg Forsyning. Der bør som erstatning for "grundvandsskov" findes arealer til erstatningsskov i grundvandsdannende oplande, der er til gavn for grundvandsbeskyttelsen.

Det bør fremgå af lovforslaget, at skov/fredskov opført som grundvandsbeskyttende tiltag, skal erstattes med skov indenfor grundvandsdannende oplande.

Ledninger
Omlagt vandledning
I 2019 omlagde Aalborg Forsyning en hovedtransmissionsvandledning til et nyt tracé, hvori der blev etableret to nye forsyningsledninger. Ledningerne er efter dialog med Vejdirektoratet anlagt vinkelret på det fremtidige vejanlæg og i foringsrør indenfor vejbyggelinjerne i en dybde af 4,0 meter.

Ledningerne er således forberedt til det kommende vejanlæg og forventes derfor at kunne blive liggende. Der bør derfor tages hensyn til ledningerne i detailfasen.

Ledninger på søterritoriet
Transportministeriet henviser i lovbemærkningerne til, at Transportministeriet ikke er bekendt med retspraksis, hvori der er taget stilling til, hvorvidt gæsteprincippet er gældende for ledninger på søterritoriet. Henset til at der potentielt skal ske ledningsomlægninger af ledninger, der er placeret på søterritoriet, er det væsentligt at få afdækket, hvem der er ansvarlig for forsyningsledningerne til Egholm, idet der er væsentlige omkostninger forbundet hermed.

Aalborg Forsyning er ikke enige med Transportministeriet i, at gæsteprincippet finder anvendelse på ledninger anbragt på søterritoriet. Statens beføjelser over søterritoriet hviler på statens højhedsret, som er udmøntet i kystbeskyttelseslovens § 16 a, hvorefter der alene må udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande på søterritoriet efter tilladelse fra miljøministeren. Bestemmelsen regulerer ikke, at der skal betales et vederlag for at opnå tilladelse til placering af et anlæg på søterritoriet. Alle ledninger på søterritoriet er således anbragt efter tilladelse fra miljøministeren, hvorfor vilkårene for flytningen må afgøres ud fra indholdet af tilladelsen.

Det bestrides, at retsgrundlaget for ledninger placeret på landjorden uden videre kan anvendes ved fortolkningen af spørgsmålet om placering af ledninger på søterritoriet. En ledningsejer, der placerer sin ledning i landjorden, er i modsætning til en ledningsejer, der placerer sin ledning på søterritoriet, bekendt med, at der er risiko for, at ledningen skal omlægges som følge af fx et byggeri. Dette gør sig ikke uden videre gældende for en ledningsejer med en ledning placeret på søterritoriet. De faktiske forhold er således markant forskellige. En ledningsejer, der har placeret en ledning på søterritoriet, har ikke mulighed for at sikre sin ret ved tinglysning af en deklaration om fravigelse af gæsteprincippet, ligesom der ikke i kystbeskyttelsesloven findes hjemmel til, at ledningsejer skal betale et vederlag, for at opnå tilladelse til placering af anlæg på søterritoriet. Retsstillingen er således væsentlig

anderledes end det er tilfældet for vejlovens gæsteprincip samt det ulovbestemte gæsteprincip. Det bør således udgå af lovforslaget, at gæsteprincippet finder anvendelse ved ledninger placeret i søterritoriet.

Vejbyggelinjer
Vejbyggelinjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde. Hvis det vælges at pålægge vejbyggelinjer efter anlæg af motorvejen, jf. lovforslaget bør der allerede på nuværende tidspunkt tages særlige hensyn til Aalborg Forsynings anlæg og ledninger, som kommer til at ligge meget tæt på eller i berøring med vejanlægget.

Vejvand
Det fremgår af lovbemærkningerne, at der etableres et afvandingssystem, der dimensioneres således, at det kan håndtere regnvand fra vejens arealer og kraftigere regnbyger. Vejvandet vil blive ledt videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Opmærksomheden henledes på, at regnvandsbassinerne skal dimensioneres, således dette kan håndtere et krav om yderligere forsinkelse, idet der allerede i dag udledes overfladevand til de nærliggende vandløb, som skal kunne håndtere den øgede mængde overfladevand, som etableringen af vejanlægget vil medføre. Aalborg Forsyning bemærker, at regnvandsbassinerne designes til en langsom udledning til nærliggende vandløb, hvorfor det forudsættes, at Transportministeriet har kalkuleret med den udledning af overfladevand, der allerede sker i dag fra etablerede regnvandsbassiner.

Aalborg Forsyning noterer sig med tilfredshed, at det i lovbemærkningerne fremgår, at vejvandet opsamles ved asfaltkanten og ledes frem til regnvandsbassinerne i helt lukkede systemer. Det forudsættes således, at der er taget højde for, at der ikke sker udledning af vejvand til omkringliggende arealer, ej heller ved de øgede regnhændelser, der forventes i fremtiden.

Renseanlæg Vest
Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der ikke er påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves i Limfjorden. Aalborg Forsyning bemærker, at Aalborg Kommune den 18. januar 2022 har meddelt påbud til Aalborg Kloak A/S om afværgeforanstaltninger overfor konstaterede forekomster af eternitstykker i terræn på de alment tilgængelige friarealer inkl. kyststrækningen nær Renseanlæg Vest på Mølholmsvej 30, 9000 Aalborg omfattende dele af matr.nr. 3a og 34e, Gl. Hasseris By, Hasseris.

Aalborg Forsyning har påklaget påbuddet til Miljø- og Fødevareklagenævnet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, samt anmodet Ankestyrelsen om udtalelse vedrørende påbuddet i henhold til jordforureningsloven. Der er endnu ikke truffet afgørelse hvorfor det på nuværende tidspunkt er uklart, hvorvidt der er hjemmel til det af Aalborg Kommune meddelte påbud, hvilket kan have betydning i anlægsperioden i forhold til, hvem der er ansvarlig for afværgeforanstaltningerne.

Aalborg Forsyning tager således forbehold for, at der er en uafklaret retstilling, som kan bevirke, at Aalborg Forsyning ikke kan pålægges et ansvar for evt. oprydning af fremkomst af asbest ved etablering af vejanlægget på kyststrækningen langs Limfjorden.

Vejanlægget er planlagt placeret således det gennemskærer arealer, som i dag bliver anvendt som slamudlægningsdeponi for Renseanlæg Vest. Der mangler en stillingtagen til håndteringen af disse arealer og en eventuel forekomst af forurening på disse arealer, som følge af status som slamudlægningsdeponi siden 1985.

Klageadgang
Det følger af § 6 i lovforslaget, at klageadgangen er afskåret, idet kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser i medfør af en række specifikke love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Dog kan kommunalbestyrelses afgørelser vedrørende anlægsprojektet påklages til transportministeren, som kan

overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser. Transportministerens afgørelser kan dog ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Det følger af lovbemærkningerne, at klageadgangen er afskåret af hensyn til fremdriftshensyn og fordyrelse. Aalborg Forsyning skal hertil bemærke, at afskæring af klageadgangen er meget vidtgående. Hensynet til fremdrift og fordyrelse bør ikke kunne tilsidesætte en berettiget adgang til at udnytte de klagemuligheder, der er fastsat i de forskellige love nævnt i § 6, stk. 1.

Ved at afskære klageadgangen til anden administrativ myndighed vil det være nødvendigt at anlægge en retssag ved domstolene. Dette er forbundet med betydeligt flere omkostninger uagtet der i lovbemærkningerne henvises til retsplejelovens § 312, stk. 3. Dette kan være en ressourcemæssig barriere for nogle parter.

Aalborg Forsyning bemærker, at transportministeren i lovforslagets § 8, stk. 2 tildeles hjemmel til at påbyde en ledningsejer, at foretage ledningsarbejder, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægsarbejdet, såfremt parterne ikke kan blive enige. Bestemmelsen gælder såvel anlægsprojektet og dertilhørende arbejder. Ledningsejer kan ikke indbringe selve påbuddet for ekspropriationskommissionen, hvorfor ledningsejer vil være nødt til at anlægge sag ved domstolene for at få prøvet det af transportministeren meddelte påbud. Aalborg Forsyning er selvfølgelig indstillede på at indgå i en dialog med Vejdirektoratet vedrørende flytning af ledninger. Dog er Aalborg Forsyning bekymret for, hvordan hjemlen til Transportministeren anvendes, idet der ikke i lovbemærkningerne fremgår yderligere end, at hjemlen kan anvendes, såfremt Vejdirektoratet og ledningsejer ikke kan nå til enighed. Det bør i lovbemærkningerne fremgå, hvilke kriterier der skal til før, at Vejdirektoratet kan anmode Transportministeren om at udstede et påbud.

Venlig hilsen

Per Clausen
Bestyrelsesformand

Søren Gais Kjeldsen
Direktør

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 10-01-2024 19:49

Anders R. Petersen,

Hermed fremsendes høringssvar fra Danske MotorCyklister, DMC:

I afsnit 3.1.8 Vejudstyr nævnes bl.a. autoværn. Her vil Danske MotorCyklister, DMC, anbefale at man i projekteringsfasen samt ved udførelsen ser helt bort fra anvendelsen af kabelautoværn i projektet. Dette begrundes i højere risiko for alvorlige personskader i forbindelse med uheld med motorcykler end ved traditionelt autoværn med B-profiler og Sigma-stolper.

I afsnit 9.5 Støj og vibrationer vil vi henlede opmærksomheden for behov for støjskærm på lavbroerne over Nørredyb, idet dækstøj - specielt fra passage af dilatationsfuger - samt motorstøj ved vind fra vestlig retning bliver transmitteret uhindret ind til havnefronten i både Aalborg og Nørresundby uangtet de gennemførte støjberegninger i en afstand på 1000 meter på hver side af vejtraché.

Med venlig hilsen
f. Danske MotorCyklister, DMC
Rolf Skovløkke

Fra: Anders Robodo Petersen
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>

Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Hyttel (hanshuttel@me.com)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 17:15
Bilag: Afgørelse om aktindsigt med bilag.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsender jeg på vegne af Foreningen Fremtidens Aalborg vores høringssvar. Vedhæftet høringssvar er materiale modtaget i forbindelse med ansøgning om aktindsigt i 2017.

ASBEST

Fra 1976 og frem gav Aalborg kommune tilladelse til, at der blev deponeret affald fra Dansk Eternitfabrik vest for den tidligere cementfabrik Norden, nord-nordvest for vejsvinget Mølholmsvej-Lindskovvej.

I 2017 søgte Fremtidens Aalborg aktindsigt i materialet om denne proces. Det vedhæftede materiale er tilvejebragt ved aktindsigten. Materialet afslører, at 35 procent af affaldet var eternit, dvs. asbest, og der er ganske meget af det – hvert døgn blev der i en periode deponeret 20 vognlæs pr. døgn. Desuden viser dokumenterne, at der ingen bundmembran er etableret for deponiet – og som man også vil kunne se, ligger materialet ikke langt fra overfladen.

I forbindelse med deponeringen blev kystlinen vest for Aalborg by i dette område flyttet med omkring 700 meter, til dels ved brug af dette affald.

Det særligt bekymrende er, at kortene viser, at dette område, hvor der altså ligger ganske meget asbest begravet (se Nummer 1 på kort), er meget tæt på den påtænkte linjeføring for den 3. Limfjordsforbindelse og på de midlertidige stikveje, der skal etableres i forbindelse med anlægsarbejdet. Ved anlægsarbejdet er der således stor risiko for at der vil blive opgravet store mængder asbestholdig jord.

Det er ydermere usikkert, om deponierne har flyttet sig siden 1976 på grund af ændrede jordbundsforhold i området og om grænserne for deponierne i det hele taget blev overholdt, da deponeringen fandt sted. Talrige fotos, der viser knækkede asbestholdige tagplader indlejret i strandkanten ved linjeføringen, tyder på at det ikke er tilfældet.

En senere aktindsigt fra Tænketanken GeoHav dokumenterer dertil, at Transportministeriet ikke har oplyst planmyndigheden Vejdirektoratet om ministeriets eget kendskab til sagsakterne S1200-12 samt S1200-21 for opfyldning med asbestholdige materialer i Limfjorden inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Virkningerne på folkesundheden af forurening med asbest er særdeles veldokumenterede. Det er forbundet med enorme risici at påbegynde et omfattende anlægsarbejde i de områder, der her er tale om, da der vil blive blotlagt store områder med asbest.

TRUEDE ARTER

Det har længe været kendt, at der findes oddere *(Lutra lutra)* i LImfjorden, og det er dokumenteret at der lever oddere på Egholm ved den påtænkte linjeføring. Odderen var i 1980'erne tæt på at uddø i Danmark men overlevede nogle få steder i Jylland - blandt andet i Limfjordsområdet. Arten er fortsat fredet og beskyttet af Habitatdirektivet fra EU.

Fagligt notat fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet (https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf) dokumenterer, at

Vejstøj har subtile, men signifikante negative effekter på mange arter, der ikke ses i forekomstdata, fx ændringer i fouragerings- og antiprædationsadfærd, forringet helbredstilstand, nedsat ynglesucces og lavere bestandstæthed […] Grævlinger og rådyr, der lever omkring vindmøller, har højere niveauer af stresshormoner end artsfæller, der ikke lever nær vindmøller, formentlig pga. støjen ifølge forfatterne […]. Tilsvarende påvirkninger af støj må for ventes på odder.

og

Der er ikke publiceret undersøgelser, der dokumenterer med nogen videnskabelig sikkerhed, at 'odder-fristeder' og kunstige huler kan anvendes til at forbedre den økologiske funktionalitet af yngleområder eller som erstatning for ødelagte yngleområder.

Især sidstnævnte skal give stor grund til bekymring. Vejdirektoratets udtaler til Nordjyske (https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/hunde-raeve-og-graevlinger-skal-skraemme-odderne-vaek-fra-motorvej-uansvarligt-kalder-modstandere-det/4728953) at

Vi kan ikke garantere, odderne ikke lider skade, så derfor tager vi det store skridt og fraviger beskyttelse efter reglerne i EUs direktiv. Vi har klar forhåbning om, at odderen ikke kommer til skade, og det lykkes at få odderen skræmt ud. Men det kan vi ikke garantere. Derfor bliver vi nødt til at bruge fravigelsesbestemmelse. Vi går ud fra worst case her og fraviger beskyttelsen…

Grundlaget for denne fravigelsesbestemmelse er, som det faglige notat fra DCE viser, ikke funderet i forskningsresultater – tværtimod.

Ved anlægsarbejdet er der store risici for at en truet dyrearts livsgrundlag bliver ødelagt for altid.

Med venlig hilsen

Hans Hyttel (forperson, Fremtidens Aalborg)
Bondropsgade 12A
9400 Nørresundby
Tlf. 31 75 45 20

Aalborg Kommune, Sekretariat, AFS
Stigsborg Brygge 5, Boks 222, 9400 Nørresundby

Hans Hyttel
Bondropsgade 12 A
9400 Nørresundby

16-08-2017

Afgørelse om aktindsigt

Du har den 4. juli 2017 bedt om aktindsigt i bilag til miljøgodkendelse af den 21. januar 1977.

Vi har den 11. august 2017 modtaget de ønskede bilag fra Rigsarkivet.

En kopi af bilagene vedlægges dette brev. Vi imødekommer din anmodning om aktindsigt fuldt ud.

Denne afgørelse er truffet efter miljøoplysningslovens §§ 2 og 4. Du kan finde reglerne på www.retsinformation.dk ved at søge efter lovbekendtgørelse nr. 102 af 26/01/2017

Venlig hilsen

Lasse P.N. Olsen
Rådmand

Søren Gais Kjeldsen
Direktør

Sekretariat, AFS

Miljø- og Energiforvaltningen
Stigsborg Brygge 5, Boks 222
9400 Nørresundby
9931 9400

Sagsnr.:
2017-032595
Dok.nr.:
2017-032595-29
Init.: MKI
EAN nr.: 5798003842547

Har du fået dette brev digitalt kan du svare ved at bruge "besvar"-knappen i Digital Post/eBoks. Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på aalborg.dk eller via Digital Post på borger.dk. Har du brug for hjælp til Digital Post kan du ringe til Den Digitale Hotline på 7020 0000

Fra:	Erik Laursen <erl@sa.dk>
Sendt:	11. august 2017 11:33
Til:	Marco Kire
Emne:	Kopier af bilag vedr. j.nr. sag 8-76-1/26-5-76
Vedhæftede filer:	Kopier af bilag til sag 8-76-1.pdf

Kære Marco Kire

Hermed fremsendes scannede kopier af de 8 bilag, der er tilknyttet afgørelsen vedr. j.nr. 8-76-1/26-5-76.

Faktura for udført arbejde på i alt 2½ timer fremsendes separat fra Statens Administration.

Husk ved henvendelse i samme sag at oplyse vores j.nr. 17/10480

Venlig hilsen

RIGSARKIVET

Erik Laursen
Overassistent
Telefon: 33 92 33 10 | Direkte: 41 71 74 31
erl@sa.dk | www.sa.dk

Indsamling og Bevaring
Indtægtsdækket Virksomhed
Ll. Sct. Hans Gade 5 | 8800 Viborg

Landsarkivet for Nørrejylland

AMK-01

Nordjyllands Amtskommune
Teknisk Forvaltning

1970 - 1986
Journalsager, Amtsvandv.
godk. og tilsyn, Aalborg
Kommune

8
75 11 26 7 86 -
76 1 26 6 76

5628



AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 13. oktober 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76
PB/lv

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 1

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden

Som ejer af de tilgrænsende arealer skal Aalborg kommune under henvisning til bekendtgørelse om godkendelse af særligt forurenende virksomheder m.v. hermed ansøge Nordjyllands amtsråd om tilladelse til at foretage opfyldning i Limfjorden som angivet på ./. vedlagte plan i mål 1:2000 dateret 27.8.1975, rev. 23.3.1976.

Som det formentlig allerede er amtsrådet bekendt, har der hidtil fundet en opfyldning sted af den på matr.nr. 34 a beliggende sø (nord for Mølholmsvej). Denne opfyldning, der var påbegyndt før 1. oktober 1976 af Aalborg Portland Cementfabrik som tidligere ejer af arealet, agtes indstillet for at sikre de resterende rekreative interesser omkring søen og derpå erstattet af den skitserede opfyldningsmulighed i Limfjorden. Denne opfyldning og afrunding af kystlinien skal i øvrigt ses i sammenhæng med planlægningen vedrørende rekreative områder for vestbyen.

Det kan i øvrigt oplyses, at man ved skrivelse af 8. april 1976 har ansøgt kystinspektoratet om tilladelse til den ønskede opfyldning og inddragelse af søterritoriet.

Opfyldningen ønskes påbegyndt snarest, og arbejdet agtes udført etapevis som illustreret på ovennævnte plan. Dæmning til afgrænsning af etape II 2b vil blive etableret samtidig med, at opfyldningen af arealet indenfor etape II 2a pågår, og når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmningen kan fremskaffes. Dæmningen for etape II kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - an-

— 2b.

Nordjyllands Amtsråd
OKT 1976
Jour. Nr. J. nr. 8-76-1/26-5-76

skueliggjort som etape 2 a og 2 b.

Hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregnes afsluttet i løbet af 2 år.

Opfyldningen vil bestå af affaldsprodukter fra cementfabrikken.

Opfyldningsområdet vil, medens arbejdet foregår, være indhegnet og aflåst og kun være tilgængeligt gennem en port, ligesom Aalborg kommune vil holde løbende kontrol med tilkørslen af affaldet.

Amtsrådets godkendelse af den således beskrevne virksomhed imødeses venligst.

Venlig hilsen

Hans Brusgaard

/ Johs. Jensen

Ingen Hensigt
mellem ny dæmning
og eksist.

Ø 100.

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Nedg
mod

(0,5)

åben grøft

(0,5)

(0,9)

Svanholmsgrøften

(0,5)

(0,7)

NORD

(1,3)

(1,4)

(1,4)

gennemløb

-740

(1,6)

åben grøft

Sø

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

LIMFJORDEN

mt. kystlinie

sist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

ETAPE 1

Er opfyldt.

midlertidig dæmning

Ø60. Udvidet spildevand

Nedgangsbrønd.

gennemløb

Nedgangsbrønd med Havbrøvandet

åben grøft

Kolonihaver

Sø

frontmur

opfyldt areal

34 9

Køkkenhaven

Stål - asparges

Mølholmsvej

Nordens Huse

Lindskovvej

Mispelvej

10 m vej

5 m sti

7 m

1. OPFYL

2. OPFYL

1-04-325

bepl.

åben grøft

opfyldt areal

34 a

1-04-766

Sø

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5176 Bil. nr. 2

NORDEN

Sø

Mølholmsvej

Kvædevej

-682

-296

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

belig:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Svanholmsgrøften

NORD

åben grøft

åben grøft

gennemløb

−740

Sø

4 m bred sti

(0,5)

(0,5)

(0,9)

(0,7)

(1,3)

(1,4)

(1,4)

(1,6)

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

(1,6)

(1,0)

(1,9)

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

gennemløb

Nedgravsbrønd

ETAPE 1

Er opfyldt.

opfyldt

34

åben grøft

Sø

frontmur

Kolonihaver

Nedgravsbrønd.

midlertidig dæmning

10 m vej

5 m sti

7 m

Mispelvej

Lindskovvej

Nordens Huse

Mølholmsvej

-808

-114

1. OP

2. OP

opfyldt areal

34 ?

bepl.

åben grøft

1-04-766

Sø

Sø

NORDEN

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 2

+060 +061 172 +219 228+ 179+ 175

(1,2) (1,9) (1,6) (2,3) (2,2) (2,9) (1,5) (0,3) (0,5) (1,6) (2,4) (0,5) (2,5) (1,3) (1,1) (1,9) (0,2) (2,1) (2,3) (2,1)

-682 -296

Kvædevej

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

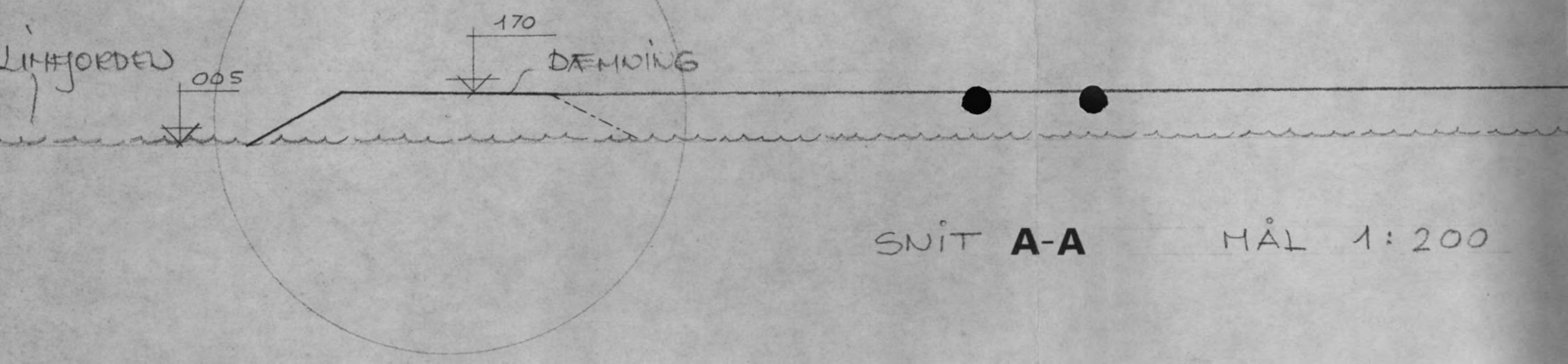
2. OPFYLDNING, ETAPE 2

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FYLDPLADSER
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76
sign.:	

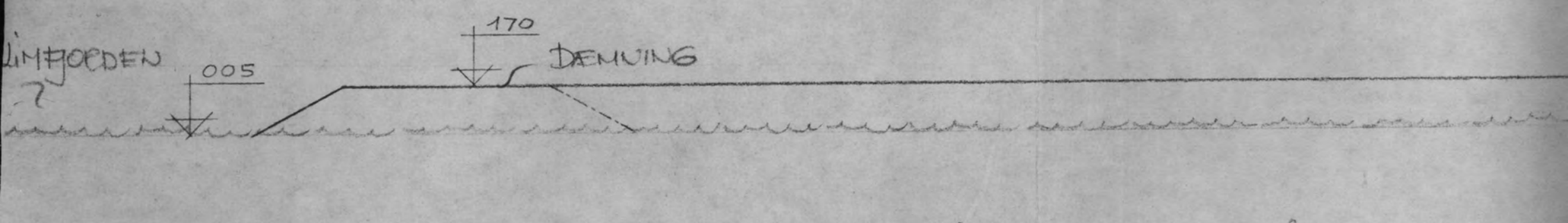
STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

130600.

SE SNIT **A-A** MÅL 1:50



SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200

EKSIST. KYSTLINIE

170

040

FREMT. TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

MIDTJERTIDIG DEMNING

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

EKSIST. KYSTLINIE

UG)

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

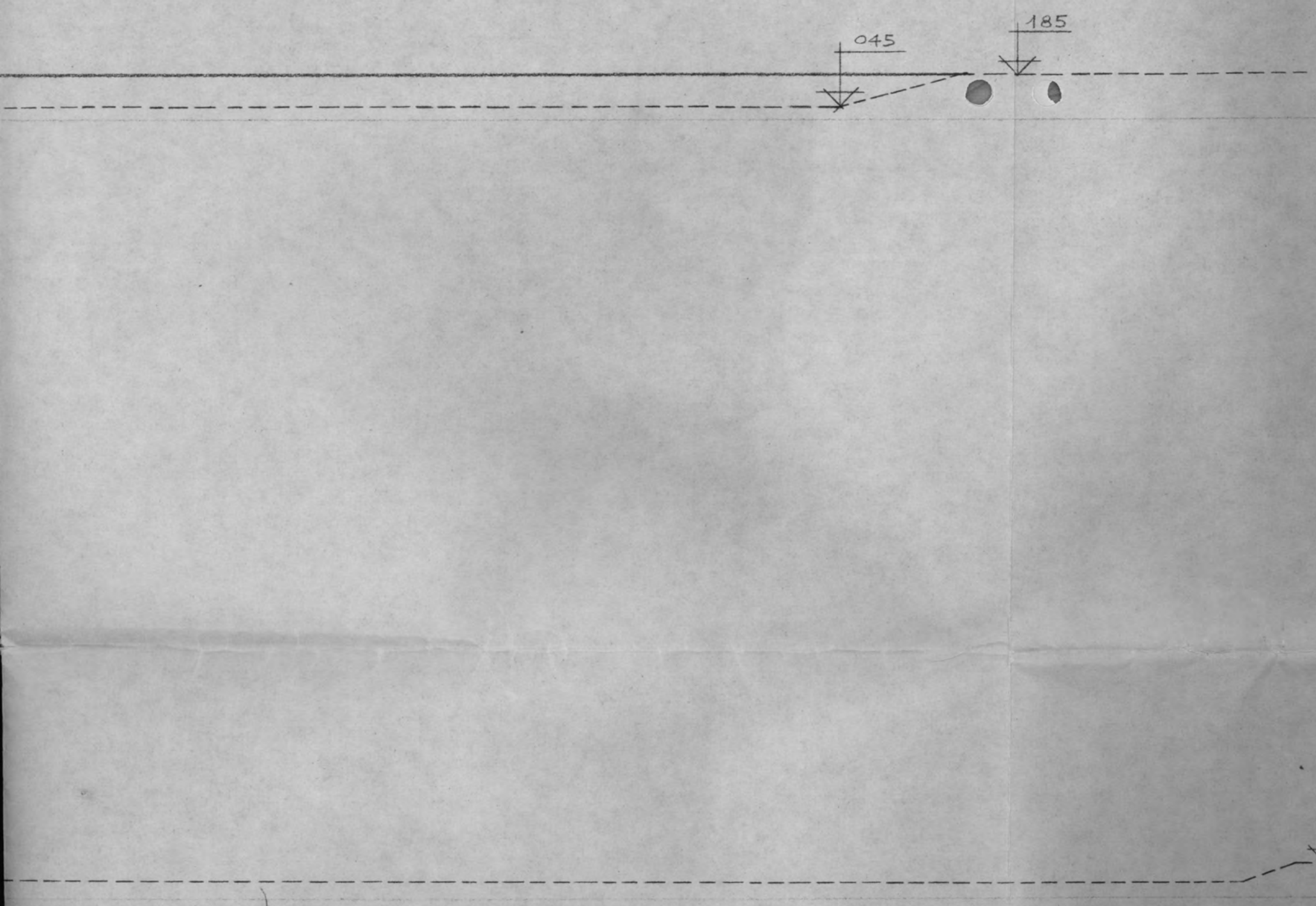
8 M

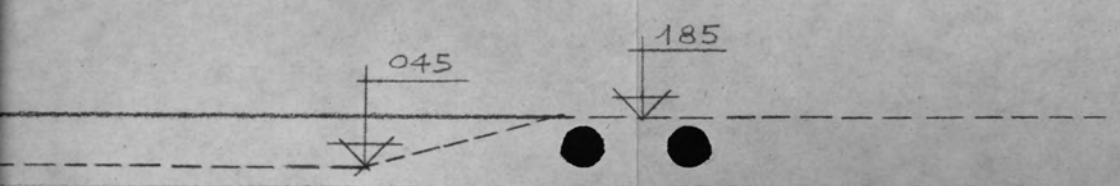
170

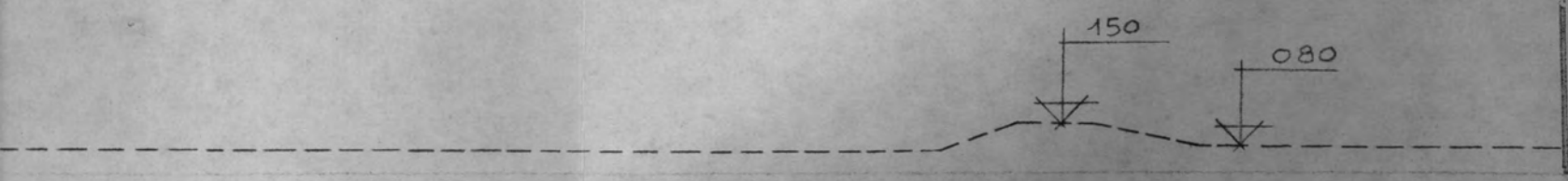
30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

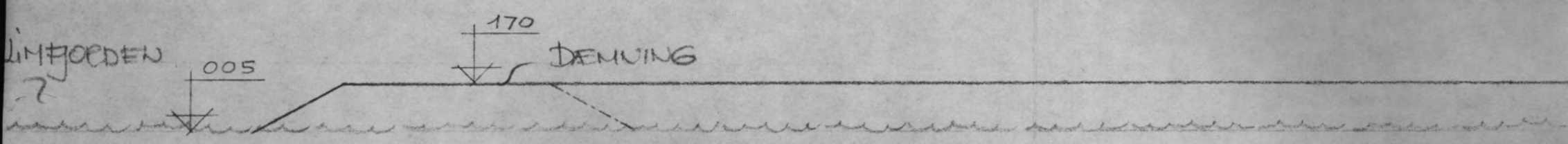

045
185
150
EKSIST. TERRÆN



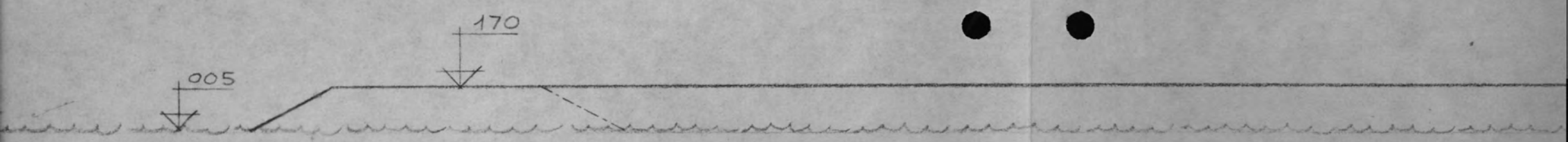


Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200



SNIT **C-C** MÅL 1:200

EKSIS. JAVTVANDSOMRÅDE

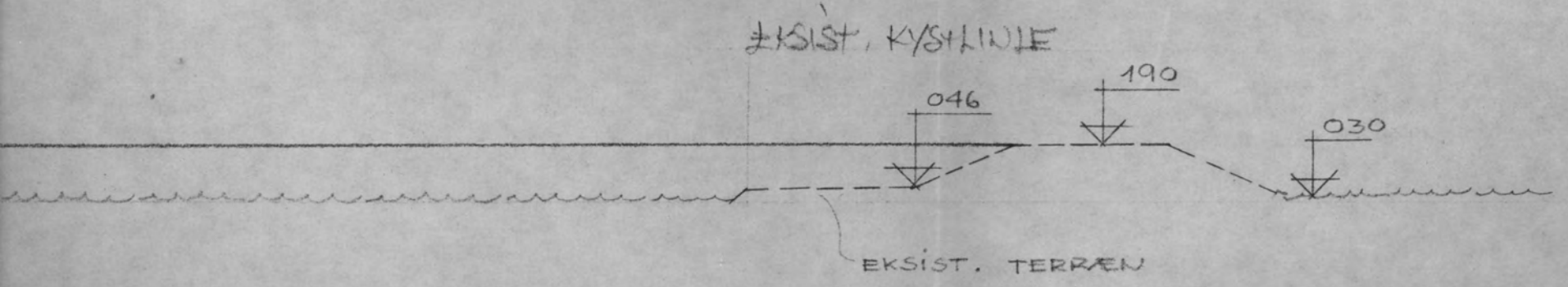
MIDTJERTIDIG DEN

1:200

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

1:200



1:200

DIG DÆMNING

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

8 M

170

30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

25CM GRUS

DÆMNING : FYLDJORD

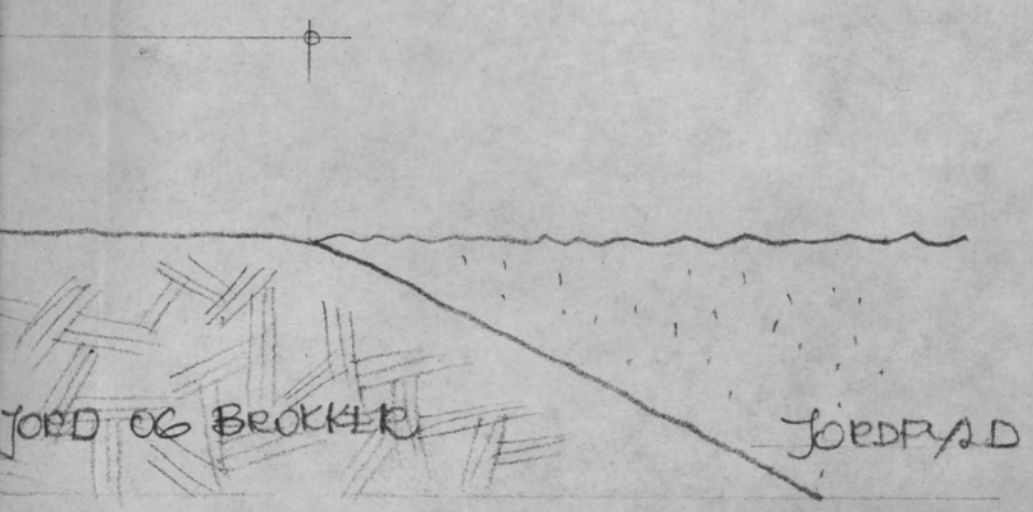
20cm sand

FILTERVÆV

SNIT

a = 2

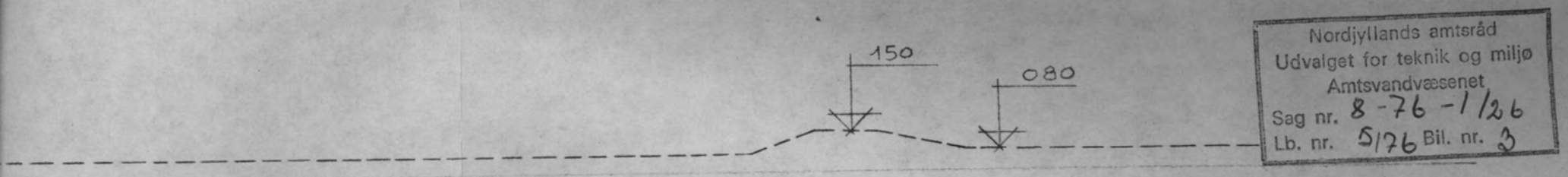
EKSIST. TERRÆN



SNIT **A-A** MÅL 1:50

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØ
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FY

STADSGARTNERENS
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefo



Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

belig: MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM	mål: 1:200, 1:50
	tegn nr.: 02
	tegn af:
sag: 75711, NORDEN	dato: 23-03-76
	rev.:
emne: RETABLERING AF FYLDPLADSER - SNIT	sign.:

STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

AALBORG KOMMUNE
TEKNISK FORVALTNING

STADSGARTNEREN

Vesterbro 18 | 9000 Aalborg | Telefon (08) 12 72 22 | Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 22. november 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr.

Nordjyllands Amt
Udvalget for teknik og miljø
Att.: Ing. Langtved Larsen
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 2-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 4

Vedr.: Opfyldning af søteritoriet vest for Aalborg ved "Norden".

Refererende til telefonisk drøftelse skal vi nedenfor kort besvare de spørgsmål, som De har stillet angående opfyldningen. Spørgsmålene vedrørende grøften og det eksisterende kloakudløb er ikke afklaret endnu. Svarene vil tilgå Dem såsnart de foreligger.

1. Muligheder for adgang.
Arealet er kun tilgængeligt gennem indkørslen ved Mølholmsvej. Indkørslen er normalt afspærret med en låge og en kæde, der låses sammen. Langs Mølholmsvej er der opstillet et trådhegn i fletvæv ca. 1,2 m høj og fæstnet på træstolper, samme type hegn findes langs hele østskellet. Mod vest er arealet afgrænset af eksisterende diger ca. 1 m over terræn og er faktisk ikke tilgængeligt fra denne side.

2. Affaldets herkomst.
Affaldet kommer udelukkende fra Dansk Eternit Fabrik A/S. Muligvis vil Aalborg kommune supplere opfyldningen, men dette bliver i så tilfælde med ren bygningsaffald.

3. Tidspunkt for affaldsdeponering.
Mellem kl. 6.00 og kl. 22.00

4. Tilsynet.
Tilsynet vil blive ført af Aalborg kommune gennem en fast tilsynsførende inden for normal arbejdstid. Affaldet kan deponeres uden for denne tid ved at Dansk Eternit Fabrik's chaufførerer får en nøgle til rådighed i disse situationer.

5. Mængder.
Ca. 20 læs affald pr. døgn.

Nordjyllands Amtsråd
2 DEC. 1976
Tekn. Forv. J. nr.
8-76-1/26-5-76

Dato 22. november 1976 Til Nordjyllands Amt, Digtervejen 1, Skalborg

6. Specifikation af affaldets sammensætning.
   Eternit: ca. 35%
   Siporex: ca. 55%
   Diverse: ca. 10%

7. Stoffer der kan udvaskes.
Samme som for beton.

8. Analyseresultater af søen.
Er vedlagt.

9. Aalborg kommune er ikke bekendt med støvgener fra området. Affaldet bliver succesivt afdækket med overjord.

10. Som overjord vil der blive anvendt muldjord, der tilsås med græs.

11. Der bliver opfyldt til kote 1,50 m ved Limfjordskysten og til kote 1,90 m (eksis. terræn) ved den eksisterende dæmning.

12. Dæmningen bliver udført i henhold til kystinspektoratets anvisninger med fyldjord og ren bygningsaffald.

13. Efterhånden som vandet i opfyldningsområdet stiger bliver det pumpet ud af opfyldningsområdet.

Med venlig hilsen

Johs. Jensen
Stadsgartner

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

4)

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltn

Udtagningssted: Cementfabr. fyldeplads v. Mølholmsvej. Aalbo

Dato: 30-12. 1975

Art: Prøven er udtaget grundet forekomst af talrige døde fisk.

Kl.: Luftens temperat.°C Vandets temperat.°C Iltmætning %

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1494
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			10.2
	BI-5	mg/l		1.7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		22
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.16
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.20
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.38
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.51
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.35

Særdeles højt pH.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: I Cementfabr. fyldeplads v. Mølholmsvej. Aalborg

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: Luftens temperat. °C Vandets temperat. °C Iltmætning %

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1569
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			9.85
	BI-5	mg/l		7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		36
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.8
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.69
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.33
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.56
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.61
	klorid	mg/l		401
	ortho phosphor	mg/l		0.24
	kviksølv mikrogram/l	µg/l		0.3

Særdeles højt pH.

Undersøgelse af en Siporex-sten, gav følgende resultat:
16 mikrogram kviksølv/kg sten.
Noget af stenen blev knust og denne prøve var i stand til at få pH i en vandprøtil at stige fra 5,8 til 10,3.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

F6

Spildevandsanalyse

NYT TLF.-NR.

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 10 04 10

S nr.: 1000

Vandprøven er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
16 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: II Nordens Kridt-grav (vandski-bane)

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: ..... Luftens temperat.°C ..... Vandets temperat.°C ..... Iltmætning % .....

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1570
Prøvens udseende			
Prøvens lugt			
Prøvens farve			
Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
Opl. sammat stof (total)	mg/l		
pH			8,10
[illegible]	mg/l		3
BI5 modificeret	mg/l		
Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		8
COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
Henstandstid	dg		
Total kvælstof (N)	mg/l		4.6
Ammoniakkvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.01
Nitritkvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.03
Nitratkvælstof (NO_3-N)	mg/l		4.6
Total fosfor (P)	mg/l		0.03
[illegible]	mg/l		113.
[illegible]	mg/l		0.01
[illegible] mikrogram/l	µg/l		0.2

Ret højt pH.

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet
Laboratoriets attestation

Laboratoriets bemærkninger

FREDNINGSPLANUDVALGET
FOR NORDJYLLANDS AMT
Aalborghus slot
Postbox 863 - 9100 Aalborg
Telefon (08) 16 15 22

Aalborg, den 21. december 1976
F.N.A. j. nr. 5407-17-6/76 NS/kj

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 5

Aalborg kommune
Teknisk forvaltning
Stadsgartneren
Vesterbro 18
9000 Aalborg

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden, NV for matr. nr. 34 a Hasseris by og sogn

Under henvisning til Kommunens skrivelse af 16. december 1976 skal Fredningsplanudvalgets sekretariat herved meddele Kommunen, at udvalget har været involveret i sagsbehandlingen i forbindelse med Ministeriet for offentlige arbejders godkendelse af opfyldningen på søterritoriet. Efter at have vurderet det nu fremsendte materiale finder sekretariatet, at der i den af Ministeriet for offentlige arbejder den 15. oktober 1976 meddelte tilladelse er indeholt de krav man fra naturfredningsmæssige side må stille til opfyldningen. Yderligere tilladelse efter naturfredningsloven skønnes derfor ikke nødvendig.

Sekretariatet har endvidere noteret sig, at sagen i øjeblikket behandles efter miljøloven.

Med venlig hilsen

Nils Schou
skovtekniker

Nordjyllands Amtsråd
22 DEC 1976
Tekn. Forv. J. nr. 8-76-1/26 5-76

Til orientering:
Nordjyllands amtsråd, Amtsvandvæsenet, att. hr. Sterregaard, Digtervejen 1, 9200 Aalborg SV.

6

Ministeriet for offentlige arbejder

(Trafikministeriet)

Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K., Tlf. (01) 12 62 42 . Telex 22 275 moa dk. . Postgiro 2 61

Nordjyllands amtsråd den
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. S-76-1126
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 6

15. oktober 1976.

Journal nr. S. 1200-12.
(Bedes anført i besvarelsen).

Brev nr. S. 1209

Ålborg kommune,
Magistratens 2. afdeling,
Vesterbro 14,
9100 Ålborg.

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
27 OKT. 1976
STADSGARTNERENS
TEGNESTUE

JF/HL/LKa.
Stadsgartneren
Journ. nr. 2.4.11.1-1/1
Modtaget
Sagsbeh.
Kystinspektoratet.

I en til kystinspektoratets indsendt, af samme hertil videresendt skrivelse af 22. april 1976 har Ålborg kommune, Magistratens 2. afd. (j.nr. 2.4.11.1-1/76) ansøgt om ministeriet for offentlige arbejders tilladelse til, at foretage opfyldning af et areal af søterritoriet i Limfjorden vest for Ålborg ud for den tidligere cementfabrik "Norden" således som nærmere angivet på de med skrivelsen fulgte planer tegning nr. 01 og 02.

Det fremgår af sagen, at Ålborg kommune ejer samtlige arealer, der grænser op til den pågældende kyststrækning, og at disse samt de ved opfyldningen indvundne arealer påtænkes udlagt som grønne områder, samtidig med at de eksisterende vandgrave afrundes og udlægges som små søer.

Det fremgår endvidere af sagen, at opfyldningen agtes foretaget i etaper, og at der under arbejdets udførelse opføres midlertidige dæmninger bestående af materialer af en sådan grovhed, at der ikke kan ske udtrækning af fyldmaterialer. Hvor dæmningen ved etape 2a og 2b danner afgrænsning for opfyldningen ud mod fjorden, forudsættes dæmningens yderside beklædt med storsten, ligesom det er oplyst at kommunen efterhånden som sten kan fremskaffes, også agtes at afdække den ved ministeriets skrivelse af 24. marts 1974 godkendte indfatning med storsten, således at hele kyststrækningen fra Nordens bro og sydpå ud for de af kommunen ejede arealer for en ensartet solid stenindfatning mod fjorden.

I denne anledning skal man efter stedfunden brevveksling med miljøministeriet, handelsministeriet, fiskeriministeriet og farvandsdirektoratet meddele, at den ansøgte tilladelse herved gives på følgende vilkår:

1. Der skal mindst 3 uger forinden gives farvandsdirektoratet meddelelse om tidspunktet for arbejdets påbegyndelse og forventede varighed.
2. Den før opfyldningen af de enkelte etaper forudsatte inddæmning skal udføres så effektiv og i så god tid forinden, at fint materiale fra opfyldningen ikke af bølgeslaget kan trækkes ud på søterritoriet.
3. Der må til opfyldningen alene anvendes neutralt uorganisk materiale således, at enhver ulempe for omgivelserne undgås.
4. Indfatningen ud mod fjorden, som udføres, forinden opfyldningen påbegyndes, skal vedligeholdes i en efter kystinspektoratets skøn god og forsvarlig stand.
5. Opfyldningen skal tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato.
6. Det opfyldte areal skal snarest muligt efter arbejdets afslutning søges matrikuleret.
7. Der skal sikres offentligheden passagemulighed langs den nye kystlinie.
8. Indfatningens (dæmningens) anlæg på ydersiden skal være a = 2, og der skal til at danne et jævnt underlag for det forudsatte filtervæv afrettes med et 20 cm tykt sandlag på det udlagte fyldmateriale.
9. Indfatningen skal holde en afstand på mindst 50 m fra 4-m kurven ved sejlløbets sydside.
10. Der må ikke uden ministeriet for offentlige arbejders tilladelse foretages udvidelser eller væsentlige ændringer af opfyldningen.
11. Der skal til ministeriet for offentlige arbejder og farvandsdirektoratet samtidig med arbejdets afslutning indsendes henholdsvis 2 og 1 eksemplar af en plan, der viser opfyldningens endelige udformning, dybden umiddelbart uden for stenkastningen samt afstanden ud til 4-m kurven ved sejlløbets sydside.

Det tilføjes, at kommunen først erhverver ejendomsret til det opfyldte areal, når samtlige ovennævnte vilkår er opfyldt, at ejendomsretten til det opfyldte areal atter bortfalder, såfremt arealerne pány kommer til at henligge overskyllet af søen som en del af søterritoriet, og der ikke i løbet af 1 år foretages det fornødne til indfatningens behørige istandsættelse og arealets fornyede opfyldning, samt at tilladelsen ikke fritager for det ansvar, som efter almindelige retsregler

måtte kunne pålægges kommunen, såfremt den ved opfyldningen skete ændring i den eksisterende kystlinie måtte medføre skadelige påvirkninger på andre ejendomme.

P. M. V.

E.B.

F. Klokker.

AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 8. april 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76

FC/ev

Kystinspektoratet
Højbovej 1
762o Lemvig

KOPI

Vedr.: Opfyldning ved Limfjorden.

Under henvisning til vort sidste møde vedrørende ovennævnte fremsendes hermed 7 stk. tegninger angående afrundingen af Limfjordens sydlige kystlinie vest for Aalborg og retablering af fyldpladsen ved industrivirksomheden "Norden" samt snittegninger af den fremtidige dæmning.

Som det fremgår af tegning nr. 01, vil arbejdet blive udført etapevis begyndende med etape 1.

Dæmning til etape 2 vil blive etableret sideløbende med opfyldningen af arealet inden for etape 1, når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmning kan fremskaffes.

Dæmning til etape 2 kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - anskueliggjort som etape 2 a og 2 b, men hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregner vi at afslutte i løbet af 2 år.

Med venlig hilsen

Rådmanden

/ Stadsgartneren

Bilag:
7 stk. tegninger af retablering af fyldpladser - tegn. nr. 01
7 stk. tegninger af snit - tegn. nr. 02

2-1-1-1

2. december 1976.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 7

7.

F. Ameys.

F.A.: Den tilsynsførende er ikke på pladsen konstant. Det påregnes, at den tilsynsførende er der ca 2 timer pr. dag.

Opfyldning kun på alm. arbejdsdage Mandag - fredag kl 6.00 - kl 22.00. Der deponeres ikke affald på lørdage samt søn- og helligdage.

Mild tilsås med græs. To gange pr. år. 15-20 cm overjord. Arealet skal senere anvendes til rekreative formål.

Aalborg K. driver pladsen.
Aalborg K. tilkører overskudsjord og rent bygningsaffald til dæmningen.
Ingen fredningslinier m.v.

Der fremsendes senere projekt vedr. udløb fra kloak og gråft.

L.L. ringer til J.J. vedr. dæmningen.

4. januar 1976.

8.

Ing. Madsen, Dansk Eternitfabrik Als.
121122.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/76
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 8.

Diverse: Ca 10%.

Diverse dækker over brigt emballage (papir, plastic) samt støv fra oplæsning inden- og idendørs.

Hin kørsel pr alm. hverdage.

Siporex flyder.

10. januar 1977.

Containere til alt affald.
Arbejder i tre-holdsskift.
Kører med affald i 16 timer af døgnet.

Mellem kl. 16.00 og kl. 22.00 én bil pr time. Evt. én bil mellem kl. 6.00-kl. 7.00.

OK med vilkår nr. 2.

Landsarkivet for Nørrejylland

AMK-01

Nordjyllands Amtskommune
Teknisk Forvaltning

1970 - 1986
Journalsager, Amtsvandv.
godk. og tilsyn, Aalborg
Kommune

8
75 11 26 7 86 -
76 1 26 6 76

5628



AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 13. oktober 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76
PB/lv

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 1

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden

Som ejer af de tilgrænsende arealer skal Aalborg kommune under henvisning til bekendtgørelse om godkendelse af særligt forurenende virksomheder m.v. hermed ansøge Nordjyllands amtsråd om tilladelse til at foretage opfyldning i Limfjorden som angivet på ./. vedlagte plan i mål 1:2000 dateret 27.8.1975, rev. 23.3.1976.

Som det formentlig allerede er amtsrådet bekendt, har der hidtil fundet en opfyldning sted af den på matr.nr. 34 a beliggende sø (nord for Mølholmsvej). Denne opfyldning, der var påbegyndt før 1. oktober 1976 af Aalborg Portland Cementfabrik som tidligere ejer af arealet, agtes indstillet for at sikre de resterende rekreative interesser omkring søen og derpå erstattet af den skitserede opfyldningsmulighed i Limfjorden. Denne opfyldning og afrunding af kystlinien skal i øvrigt ses i sammenhæng med planlægningen vedrørende rekreative områder for vestbyen.

Det kan i øvrigt oplyses, at man ved skrivelse af 8. april 1976 har ansøgt kystinspektoratet om tilladelse til den ønskede opfyldning og inddragelse af søterritoriet.

Opfyldningen ønskes påbegyndt snarest, og arbejdet agtes udført etapevis som illustreret på ovennævnte plan. Dæmning til afgrænsning af etape II 2b vil blive etableret samtidig med, at opfyldningen af arealet indenfor etape II 2a pågår, og når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmningen kan fremskaffes. Dæmningen for etape II kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - an-

— 2b.

Nordjyllands Amtsråd
OKT 1976
Jour. Nr. J. nr. 8-76-1/26-5-76

skueliggjort som etape 2 a og 2 b.

Hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregnes afsluttet i løbet af 2 år.

Opfyldningen vil bestå af affaldsprodukter fra cementfabrikken.

Opfyldningsområdet vil, medens arbejdet foregår, være indhegnet og aflåst og kun være tilgængeligt gennem en port, ligesom Aalborg kommune vil holde løbende kontrol med tilkørslen af affaldet.

Amtsrådets godkendelse af den således beskrevne virksomhed imødeses venligst.

Venlig hilsen

Hans Brusgaard

/ Johs. Jensen

Ingen Hensigt
mellem ny dæmning
og eksist.

Ø 100.

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Nedg
mod

(0,5)

åben grøft

(0,5)

(0,9)

Svanholmsgrøften

(0,5)

(0,7)

NORD

(1,3)

(1,4)

(1,4)

gennemløb

-740

(1,6)

åben grøft

Sø

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

LIMFJORDEN

mt. kystlinie

sist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

ETAPE 1

Er opfyldt.

midlertidig dæmning

Ø60. Udvidet spildevand

Nedgangsbrønd.

gennemløb

Nedgangsbrønd med Havbrøvandet

åben grøft

Kolonihaver

Sø

frontmur

opfyldt areal

34 9

Køkkenhaven

Stål - asparges

Mølholmsvej

Nordens Huse

Lindskovvej

Mispelvej

10 m vej

5 m sti

7 m

1. OPFYL

2. OPFYL

1-04-325

bepl.

åben grøft

opfyldt areal

34 a

1-04-766

Sø

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5176 Bil. nr. 2

NORDEN

Sø

Mølholmsvej

Kvædevej

-682

-296

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

belig:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Svanholmsgrøften

NORD

åben grøft

åben grøft

gennemløb

−740

Sø

4 m bred sti

(0,5)

(0,5)

(0,9)

(0,7)

(1,3)

(1,4)

(1,4)

(1,6)

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

(1,6)

(1,0)

(1,9)

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

gennemløb

Nedgravsbrønd

ETAPE 1

Er opfyldt.

opfyldt

34

åben grøft

Sø

frontmur

Kolonihaver

Nedgravsbrønd.

midlertidig dæmning

10 m vej

5 m sti

7 m

Mispelvej

Lindskovvej

Nordens Huse

Mølholmsvej

-808

-114

1. OP

2. OP

opfyldt areal

34 ?

bepl.

åben grøft

1-04-766

Sø

Sø

NORDEN

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 2

+060 +061 172 +219 228+ 179+ 175

(1,2) (1,9) (1,6) (2,3) (2,2) (2,9) (1,5) (0,3) (0,5) (1,6) (2,4) (0,5) (2,5) (1,3) (1,1) (1,9) (0,2) (2,1) (2,3) (2,1)

-682 -296

Kvædevej

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

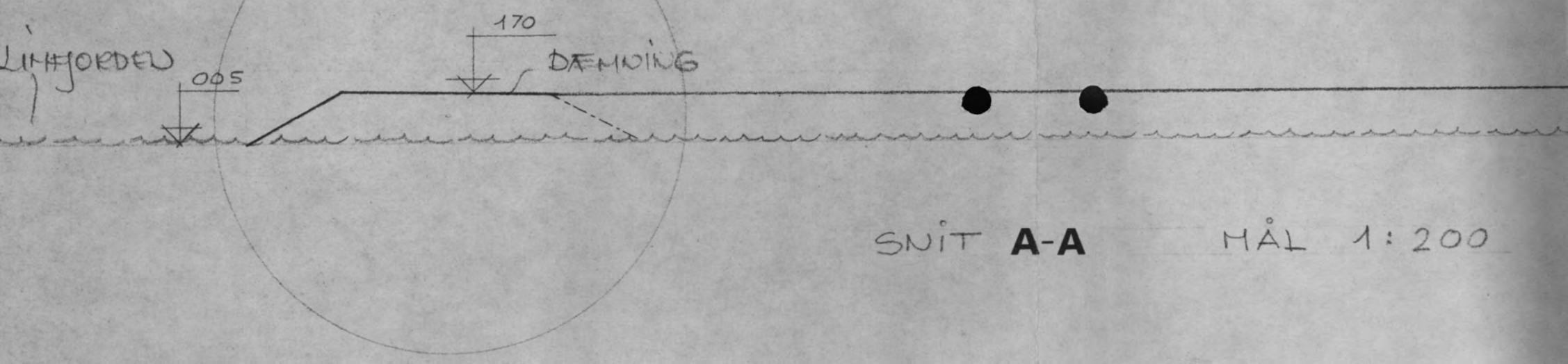
2. OPFYLDNING, ETAPE 2

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FYLDPLADSER
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76
sign.:	

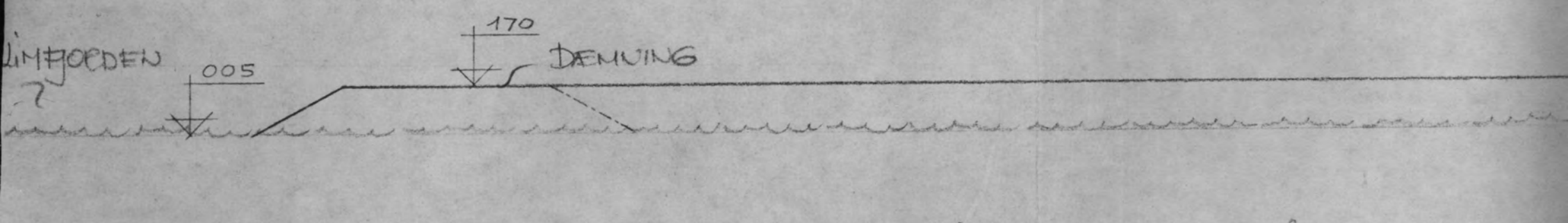
STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

130600.

SE SNIT **A-A** MÅL 1:50



SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200

EKSIST. KYSTLINIE

170

040

FREMT. TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

MIDTJERTIDIG DEMNING

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

EKSIST. KYSTLINIE

UG)

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

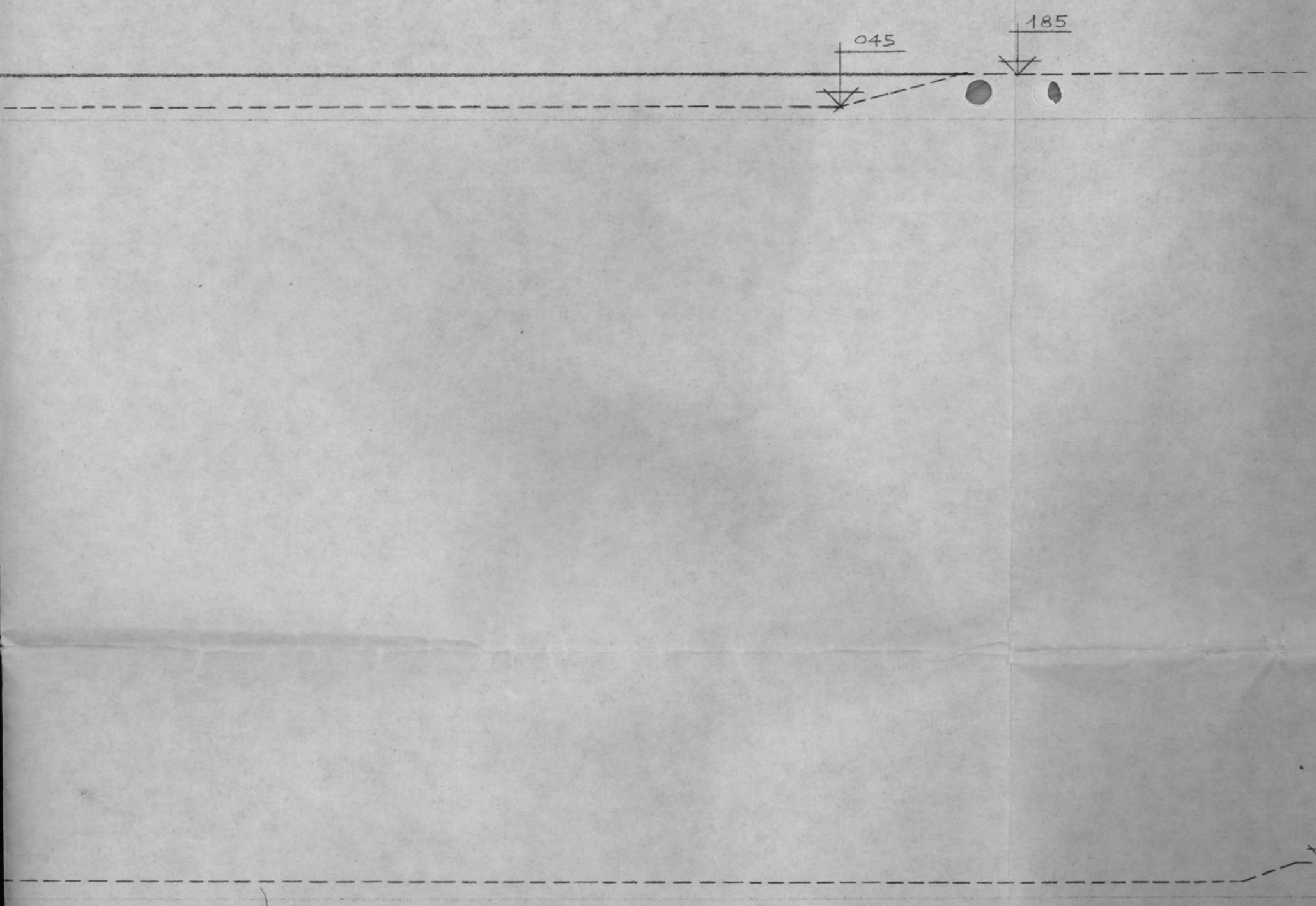
8 M

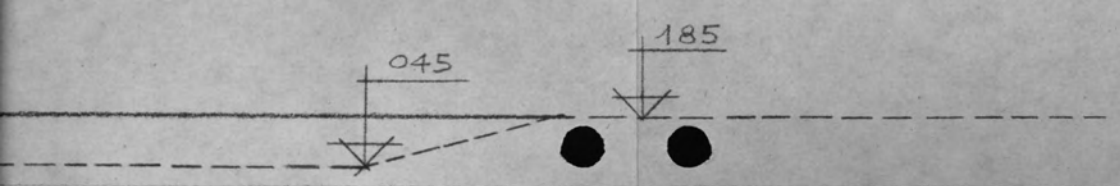
170

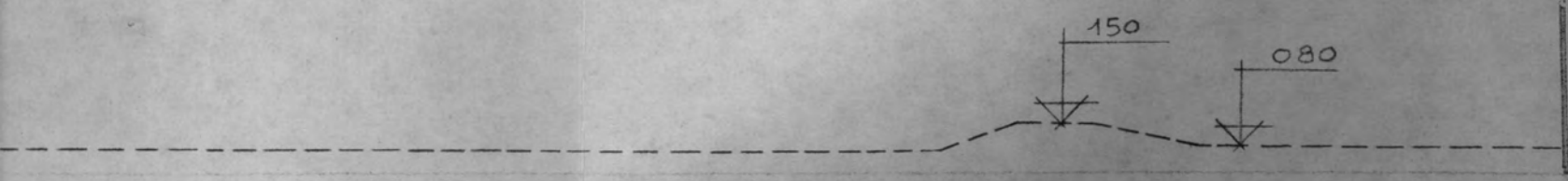
30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

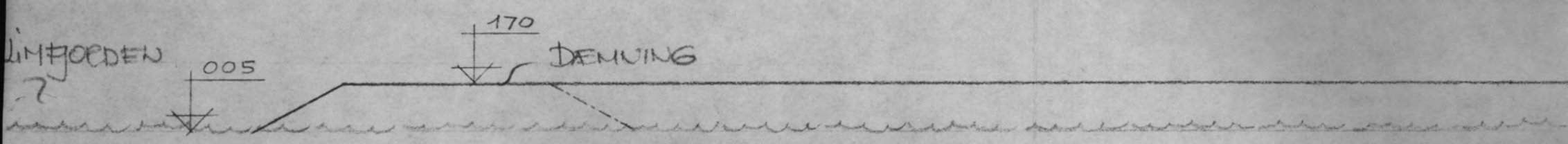

045
185
150
EKSIST. TERRÆN



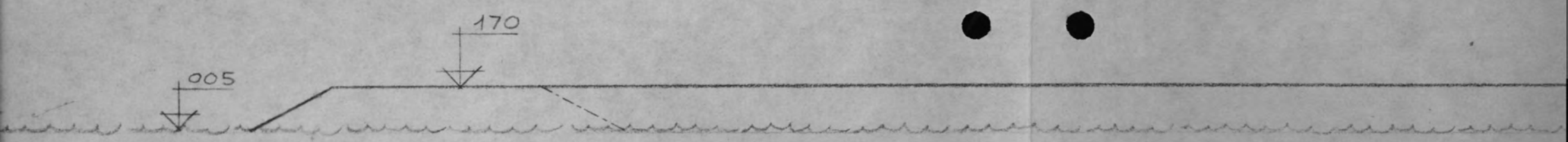


Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200



SNIT **C-C** MÅL 1:200

EKSIS. JAVTVANDSOMRÅDE

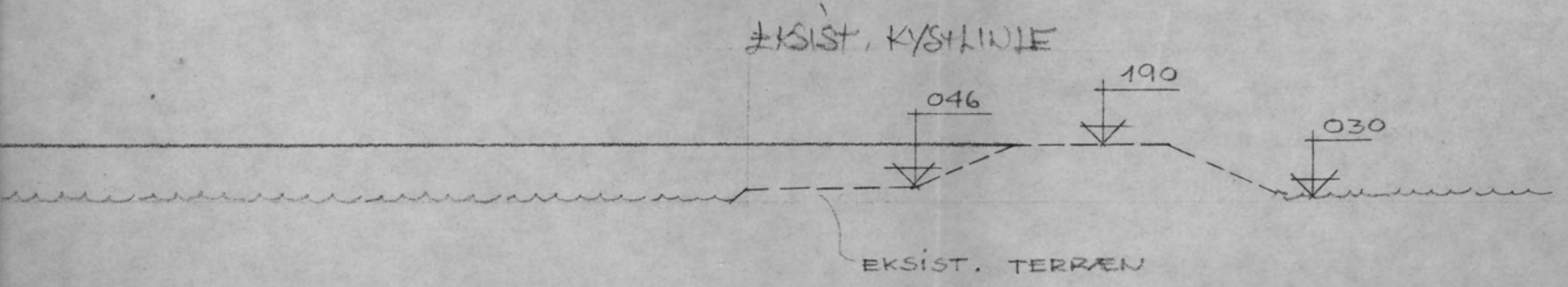
MIDTJERTIDIG DEN

1:200

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVALDSOMRADE

1:200



1:200

DIG DÆMNING

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

8 M

170

30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

25CM GRUS

DÆMNING : FYLDJORD

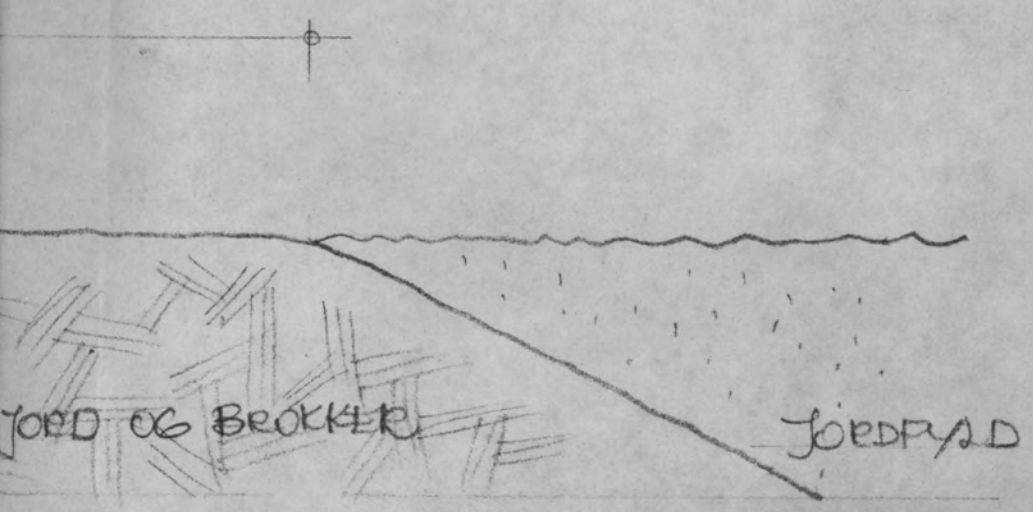
20cm sand

FILTERVÆV

SNIT

a = 2

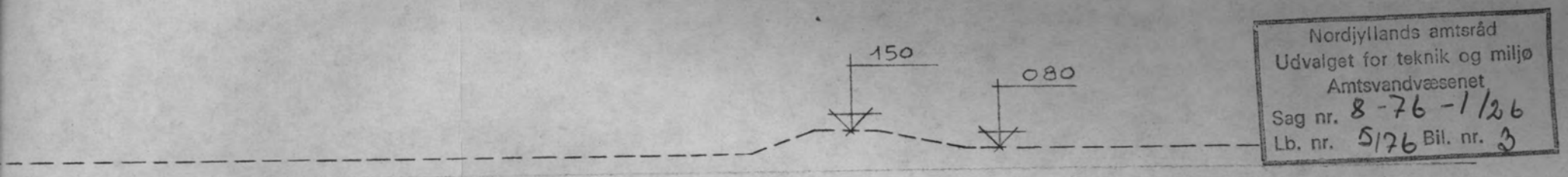
EKSIST. TERRÆN



SNIT **A-A** MÅL 1:50

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØ
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FY

STADSGARTNERENS
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefo



Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

belig: MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM	mål: 1:200, 1:50
	tegn nr.: 02
	tegn af:
sag: 75711, NORDEN	dato: 23-03-76
	rev.:
emne: RETABLERING AF FYLDPLADSER - SNIT	sign.:

STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

AALBORG KOMMUNE
TEKNISK FORVALTNING

STADSGARTNEREN

Vesterbro 18 | 9000 Aalborg | Telefon (08) 12 72 22 | Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 22. november 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr.

Nordjyllands Amt
Udvalget for teknik og miljø
Att.: Ing. Langtved Larsen
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 2-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 4

Vedr.: Opfyldning af søteritoriet vest for Aalborg ved "Norden".

Refererende til telefonisk drøftelse skal vi nedenfor kort besvare de spørgsmål, som De har stillet angående opfyldningen. Spørgsmålene vedrørende grøften og det eksisterende kloakudløb er ikke afklaret endnu. Svarene vil tilgå Dem såsnart de foreligger.

1. Muligheder for adgang.
Arealet er kun tilgængeligt gennem indkørslen ved Mølholmsvej. Indkørslen er normalt afspærret med en låge og en kæde, der låses sammen. Langs Mølholmsvej er der opstillet et trådhegn i fletvæv ca. 1,2 m høj og fæstnet på træstolper, samme type hegn findes langs hele østskellet. Mod vest er arealet afgrænset af eksisterende diger ca. 1 m over terræn og er faktisk ikke tilgængeligt fra denne side.

2. Affaldets herkomst.
Affaldet kommer udelukkende fra Dansk Eternit Fabrik A/S. Muligvis vil Aalborg kommune supplere opfyldningen, men dette bliver i så tilfælde med ren bygningsaffald.

3. Tidspunkt for affaldsdeponering.
Mellem kl. 6.00 og kl. 22.00

4. Tilsynet.
Tilsynet vil blive ført af Aalborg kommune gennem en fast tilsynsførende inden for normal arbejdstid. Affaldet kan deponeres uden for denne tid ved at Dansk Eternit Fabrik's chaufførerer får en nøgle til rådighed i disse situationer.

5. Mængder.
Ca. 20 læs affald pr. døgn.

Nordjyllands Amtsråd
2 DEC. 1976
Tekn. Forv. J. nr.
8-76-1/26-5-76

Dato 22. november 1976 Til Nordjyllands Amt, Digtervejen 1, Skalborg

6. Specifikation af affaldets sammensætning.
   Eternit: ca. 35%
   Siporex: ca. 55%
   Diverse: ca. 10%

7. Stoffer der kan udvaskes.
Samme som for beton.

8. Analyseresultater af søen.
Er vedlagt.

9. Aalborg kommune er ikke bekendt med støvgener fra området. Affaldet bliver succesivt afdækket med overjord.

10. Som overjord vil der blive anvendt muldjord, der tilsås med græs.

11. Der bliver opfyldt til kote 1,50 m ved Limfjordskysten og til kote 1,90 m (eksis. terræn) ved den eksisterende dæmning.

12. Dæmningen bliver udført i henhold til kystinspektoratets anvisninger med fyldjord og ren bygningsaffald.

13. Efterhånden som vandet i opfyldningsområdet stiger bliver det pumpet ud af opfyldningsområdet.

Med venlig hilsen

Johs. Jensen
Stadsgartner

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

4)

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltn

Udtagningssted: Cementfabr. fyldeplads v. Mølholmsvej. Aalbo

Dato: 30-12. 1975

Art: Prøven er udtaget grundet forekomst af talrige døde fisk.

Kl.: Luftens temperat.°C Vandets temperat.°C Iltmætning %

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1494
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			10.2
	BI-5	mg/l		1.7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		22
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.16
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.20
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.38
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.51
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.35

Særdeles højt pH.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: I Cementfabr. fyldeplads v. Mølholmsvej. Aalborg

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: Luftens temperat. °C Vandets temperat. °C Iltmætning %

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1569
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			9.85
	BI-5	mg/l		7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		36
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.8
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.69
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.33
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.56
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.61
	klorid	mg/l		401
	ortho phosphor	mg/l		0.24
	kviksølv mikrogram/l	µg/l		0.3

Særdeles højt pH.

Undersøgelse af en Siporex-sten, gav følgende resultat:
16 mikrogram kviksølv/kg sten.
Noget af stenen blev knust og denne prøve var i stand til at få pH i en vandprøtil at stige fra 5,8 til 10,3.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

F6

Spildevandsanalyse

NYT TLF.-NR.

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 10 04 10

S nr.: 1000

Vandprøven er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
16 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: II Nordens Kridt-grav (vandski-bane)

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: ..... Luftens temperat.°C ..... Vandets temperat.°C ..... Iltmætning % .....

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1570
Prøvens udseende			
Prøvens lugt			
Prøvens farve			
Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
Opl. sammat stof (total)	mg/l		
pH			8,10
[illegible]	mg/l		3
BI5 modificeret	mg/l		
Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		8
COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
Henstandstid	dg		
Total kvælstof (N)	mg/l		4.6
Ammoniakkvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.01
Nitritkvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.03
Nitratkvælstof (NO_3-N)	mg/l		4.6
Total fosfor (P)	mg/l		0.03
[illegible]	mg/l		113.
[illegible]	mg/l		0.01
[illegible] mikrogram/l	µg/l		0.2

Ret højt pH.

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet
Laboratoriets attestation

Laboratoriets bemærkninger

FREDNINGSPLANUDVALGET
FOR NORDJYLLANDS AMT
Aalborghus slot
Postbox 863 - 9100 Aalborg
Telefon (08) 16 15 22

Aalborg, den 21. december 1976
F.N.A. j. nr. 5407-17-6/76 NS/kj

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 5

Aalborg kommune
Teknisk forvaltning
Stadsgartneren
Vesterbro 18
9000 Aalborg

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden, NV for matr. nr. 34 a Hasseris by og sogn

Under henvisning til Kommunens skrivelse af 16. december 1976 skal Fredningsplanudvalgets sekretariat herved meddele Kommunen, at udvalget har været involveret i sagsbehandlingen i forbindelse med Ministeriet for offentlige arbejders godkendelse af opfyldningen på søterritoriet. Efter at have vurderet det nu fremsendte materiale finder sekretariatet, at der i den af Ministeriet for offentlige arbejder den 15. oktober 1976 meddelte tilladelse er indeholt de krav man fra naturfredningsmæssige side må stille til opfyldningen. Yderligere tilladelse efter naturfredningsloven skønnes derfor ikke nødvendig.

Sekretariatet har endvidere noteret sig, at sagen i øjeblikket behandles efter miljøloven.

Med venlig hilsen

Nils Schou
skovtekniker

Nordjyllands Amtsråd
22 DEC 1976
Tekn. Forv. J. nr. 8-76-1/26 5-76

Til orientering:
Nordjyllands amtsråd, Amtsvandvæsenet, att. hr. Sterregaard, Digtervejen 1, 9200 Aalborg SV.

6

Ministeriet for offentlige arbejder

(Trafikministeriet)

Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K., Tlf. (01) 12 62 42 . Telex 22 275 moa dk. . Postgiro 2 61

Nordjyllands amtsråd den
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. S-76-1126
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 6

15. oktober 1976.

Journal nr. S. 1200-12.
(Bedes anført i besvarelsen).

Brev nr. S. 1209

Ålborg kommune,
Magistratens 2. afdeling,
Vesterbro 14,
9100 Ålborg.

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
27 OKT. 1976
STADSGARTNERENS
TEGNESTUE

JF/HL/LKa.
Stadsgartneren
Journ. nr. 2.4.11.1-1/1
Modtaget
Sagsbeh.
Kystinspektoratet.

I en til kystinspektoratets indsendt, af samme hertil videresendt skrivelse af 22. april 1976 har Ålborg kommune, Magistratens 2. afd. (j.nr. 2.4.11.1-1/76) ansøgt om ministeriet for offentlige arbejders tilladelse til, at foretage opfyldning af et areal af søterritoriet i Limfjorden vest for Ålborg ud for den tidligere cementfabrik "Norden" således som nærmere angivet på de med skrivelsen fulgte planer tegning nr. 01 og 02.

Det fremgår af sagen, at Ålborg kommune ejer samtlige arealer, der grænser op til den pågældende kyststrækning, og at disse samt de ved opfyldningen indvundne arealer påtænkes udlagt som grønne områder, samtidig med at de eksisterende vandgrave afrundes og udlægges som små søer.

Det fremgår endvidere af sagen, at opfyldningen agtes foretaget i etaper, og at der under arbejdets udførelse opføres midlertidige dæmninger bestående af materialer af en sådan grovhed, at der ikke kan ske udtrækning af fyldmaterialer. Hvor dæmningen ved etape 2a og 2b danner afgrænsning for opfyldningen ud mod fjorden, forudsættes dæmningens yderside beklædt med storsten, ligesom det er oplyst at kommunen efterhånden som sten kan fremskaffes, også agtes at afdække den ved ministeriets skrivelse af 24. marts 1974 godkendte indfatning med storsten, således at hele kyststrækningen fra Nordens bro og sydpå ud for de af kommunen ejede arealer for en ensartet solid stenindfatning mod fjorden.

I denne anledning skal man efter stedfunden brevveksling med miljøministeriet, handelsministeriet, fiskeriministeriet og farvandsdirektoratet meddele, at den ansøgte tilladelse herved gives på følgende vilkår:

1. Der skal mindst 3 uger forinden gives farvandsdirektoratet meddelelse om tidspunktet for arbejdets påbegyndelse og forventede varighed.
2. Den før opfyldningen af de enkelte etaper forudsatte inddæmning skal udføres så effektiv og i så god tid forinden, at fint materiale fra opfyldningen ikke af bølgeslaget kan trækkes ud på søterritoriet.
3. Der må til opfyldningen alene anvendes neutralt uorganisk materiale således, at enhver ulempe for omgivelserne undgås.
4. Indfatningen ud mod fjorden, som udføres, forinden opfyldningen påbegyndes, skal vedligeholdes i en efter kystinspektoratets skøn god og forsvarlig stand.
5. Opfyldningen skal tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato.
6. Det opfyldte areal skal snarest muligt efter arbejdets afslutning søges matrikuleret.
7. Der skal sikres offentligheden passagemulighed langs den nye kystlinie.
8. Indfatningens (dæmningens) anlæg på ydersiden skal være a = 2, og der skal til at danne et jævnt underlag for det forudsatte filtervæv afrettes med et 20 cm tykt sandlag på det udlagte fyldmateriale.
9. Indfatningen skal holde en afstand på mindst 50 m fra 4-m kurven ved sejlløbets sydside.
10. Der må ikke uden ministeriet for offentlige arbejders tilladelse foretages udvidelser eller væsentlige ændringer af opfyldningen.
11. Der skal til ministeriet for offentlige arbejder og farvandsdirektoratet samtidig med arbejdets afslutning indsendes henholdsvis 2 og 1 eksemplar af en plan, der viser opfyldningens endelige udformning, dybden umiddelbart uden for stenkastningen samt afstanden ud til 4-m kurven ved sejlløbets sydside.

Det tilføjes, at kommunen først erhverver ejendomsret til det opfyldte areal, når samtlige ovennævnte vilkår er opfyldt, at ejendomsretten til det opfyldte areal atter bortfalder, såfremt arealerne pány kommer til at henligge overskyllet af søen som en del af søterritoriet, og der ikke i løbet af 1 år foretages det fornødne til indfatningens behørige istandsættelse og arealets fornyede opfyldning, samt at tilladelsen ikke fritager for det ansvar, som efter almindelige retsregler

måtte kunne pålægges kommunen, såfremt den ved opfyldningen skete ændring i den eksisterende kystlinie måtte medføre skadelige påvirkninger på andre ejendomme.

P. M. V.

E.B.

F. Klokker.

AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 8. april 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76

FC/ev

Kystinspektoratet
Højbovej 1
762o Lemvig

KOPI

Vedr.: Opfyldning ved Limfjorden.

Under henvisning til vort sidste møde vedrørende ovennævnte fremsendes hermed 7 stk. tegninger angående afrundingen af Limfjordens sydlige kystlinie vest for Aalborg og retablering af fyldpladsen ved industrivirksomheden "Norden" samt snittegninger af den fremtidige dæmning.

Som det fremgår af tegning nr. 01, vil arbejdet blive udført etapevis begyndende med etape 1.

Dæmning til etape 2 vil blive etableret sideløbende med opfyldningen af arealet inden for etape 1, når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmning kan fremskaffes.

Dæmning til etape 2 kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - anskueliggjort som etape 2 a og 2 b, men hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregner vi at afslutte i løbet af 2 år.

Med venlig hilsen

Rådmanden

/ Stadsgartneren

Bilag:
7 stk. tegninger af retablering af fyldpladser - tegn. nr. 01
7 stk. tegninger af snit - tegn. nr. 02

2-1-1-1

2. december 1976.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 7

7.

F. Ameys.

F.A.: Den tilsynsførende er ikke på pladsen konstant. Det påregnes, at den tilsynsførende er der ca 2 timer pr. dag.

Opfyldning kun på alm. arbejdsdage Mandag - fredag kl 6.00 - kl 22.00. Der deponeres ikke affald på lørdage samt søn- og helligdage.

Mild tilsås med græs. To gange pr. år. 15-20 cm overjord. Arealet skal senere anvendes til rekreative formål.

Aalborg K. driver pladsen.
Aalborg K. tilkører overskudsjord og rent bygningsaffald til dæmningen.
Ingen fredningslinier m.v.

Der fremsendes senere projekt vedr. udløb fra kloak og gråft.

L.L. ringer til J.J. vedr. dæmningen.

4. januar 1976.

8.

Ing. Madsen, Dansk Eternitfabrik Als.
121122.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/76
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 8.

Diverse: Ca 10%.

Diverse dækker over brigt emballage (papir, plastic) samt støv fra oplæsning inden- og idendørs.

Hin kørsel pr alm. hverdage.

Siporex flyder.

10. januar 1977.

Containere til alt affald.
Arbejder i tre-holdsskift.
Kører med affald i 16 timer af døgnet.

Mellem kl. 16.00 og kl. 22.00 én bil pr time. Evt. én bil mellem kl. 6.00-kl. 7.00.

OK med vilkår nr. 2.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik Mørch (egholm59@paradis.dk)
Titel: Høringssvar forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 17:05
Bilag: 2024-01-06 Henrik Udkast Høringssvar Oddere 2023_.docx;

Til Transportministeriet.
Hermed vedhæftet høringssvar fra Foreningen Egholms venner, vedrørende forslag om anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg vil gerne bede om en kvittering for modtagelse af høringssvaret.
Venlig hilsen
Henrik Mørch Christensen/ Formand for Egholms venner
Egholm 59
9000 Aalborg
Tlf. 4057 9777

Sendt fra Mail til Windows

Høringssvar fra Egholms Venner 2023 til Miljøkonsekvensrapporten og Lovforslaget, og for en 3. Limfjordsforbindelse:

Forklaring: Vi har indkopieret uddrag fra MKR 2023, Opdatering 2021 og Lovforslaget.

Vi har indsat vores spørgsmål, og kommentarer med rødt.

Vi håber det er til at forstå, for med den meget stramme tidsfrist, til at udarbejde høringssvar, kan vi desværre ikke gøre det mere tydeligt.

Vi svarer gerne på evt. tvivlsspørgsmål, hvis det ønskes.

Vedr. Oddere på Egholm:

Sådan står der i lovforslaget på side 31:

Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning.

EVs kommentarer:

Samfundsmæssig nødvendig?

Hvordan kan man påstå, at en motorvej over Egholm, er samfundsmæssig nødvendig?

Der har aldrig tidligere været en forbindelse over Egholm, så ingen ved hvordan den vil virke!

Der har derimod, i mange år været en forbindelse midt i byen, i form af Limfjordsbroen, og en tunnel i den østlige bydel, ved E45. Denne forbindelse er ved at være presset, siges der, men det gør da ikke en forbindelse over Egholm, til en samfundsmæssig nødvendighed!

Stort set al udvikling, i den seneste årrække, er foregået i den østlige del af kommunen, og langt de fleste, som dagligt krydser fjorden, kommer fra kommuner i den østlige del af regionen.

Så hvordan kan man så påstå, at netop denne linjeføring er Samfundsmæssig nødvendig?

For nogen vil en vestlig forbindelse sikkert blive en bekvemmelighed, fordi man kan spare nogle få minutters rejsetid, men for ingen, som i overhovedet ingen, er det en nødvendighed.

For rigtig mange vil det tværtimod blive en klar ulempe. I befolkningen er der heller ikke flertal for en forbindelse over Egholm..

Der er masser af andre mulige linjeføringer:

- Der er et tidligere VVMm behandlet projekt af et ekstra 3. tunnelrør ved den eksisterende tunnel, ved E45!
- Der er et VVM behandlet forslag til en hel ekstra dobbelt-tunnel, (i daglig tale kaldt mamutprojektet) ved E45.
- Der er mulighed for at lave en bro, eller tunnel, i forlængelse af E39, der hvor den møder E45, nord for fjorden, og samtidig, lade E45 foretage en udfletning, som løber sammen med den forlængede E39. Forslaget til denne linjeføring, er udarbejdet af foreningen: Den bedste vej!
- Man kan fint nøjes med 0+ løsningen, som består af nogle forbedringer ved den eksisterende forbindelse ved E45
- Der er mulighed for at lave en Citytunnel, som forløber på vest-siden af den eksisterende tunnel, ved E45.
- Der er muligheder for at lave en udvidelse af Aggersundbroen, som flere politikere fra bl.a. Vesthimmerlands kommune, tidligere har talt varmt for
- Der er mulighed for at lave den vestlige forbindelse, som en boret tunnel, i hele linjeføringen, under sønderdybet, Egholm, og Nørredybet.

I øvrigt bemærkes, at der ikke er et eneste af de mange alternativer, der er undersøgt som et alternativ efter habitatdirektivet. Alle alternativer er enten ikke undersøgt eller kun undersøgt som skitseprojekter og fravalgt af tilfældige for omverdenen ukendte grunde – uden nogen som helst skelen til habitatdirektivets artikel 6 eller artikel 12 eller 16.

Det følger af habitatdirektivet, at en myndighed – her altså Folketinget – ikke kan give tilladelse til projekter der skader Bilag IV-arters yngle og rasteområder. Det er projekt skader utvivlsomt odderens yngle- og rasteområde. Sådan set fjernes de eneste kendte ynglesteder på hele øen. Vejdirektoratet forsøger at argumentere for at undtagelsen i artikel 16 kan finde anvendelse. Det kræver imidlertid at der ikke er brugbare alternativer og at der er undersøgt herfor efter den metode, der er anvist i habitatdirektivet – ikke blot efter en og anden metode på et og andet tidligere tidspunkt i historien.

Betingelserne for at fravige habitatdirektivet – eller for at opnå dispensation – er ikke opfyldt for så vidt angår odder, hvorfor der **ikke gyldigt kan vedtages en anlægslov.**

Vi finder det aldeles krænkende i forhold til habitatdirektivet, som Danmark er underlagt, at man forsøger at omgås direktivets tekst, ved at påstå, at der ikke er andre muligheder for linjeføring.

Projektet bør stoppes straks, nu hvor det ENDELIG anerkendes i Miljøkonsekvensrapporten, at der er ynglende oddere på Egholm. **VVM-opdatering fra 2021: 13.2.2 side: 242.:** anførte således helt forkert vedr. **Odder.**

Der er fundet spor efter odder (veksel) i forbindelse med feltundersøgelser i 2010 imellem to digegrave på sydsiden af Egholm /154/. Herudover er odder observeret som en civil registrering på nordkysten af Egholm i undersøgelseskorridoren /160/ og en odder med unger er observeret i havet mellem Egholm og fastlandet af personalet på Egholmfærgen. Der er ikke registreret kendte ynglesteder for odder i undersøgelseskorridoren på Egholm. Ved kortlægningen i 2019 og 2020 er der ikke set spor af odder, men arten vurderes at færdes i grøfter og langs kysten af Egholm i undersøgelseskorridoren.

EVs kommentarer: Hvis man ikke har fundet spor af oddere på Egholm i 2019 og 2020, er det fordi man har pudset brillerne i leverpostej, eller vendt kikkerten forkert! Der har været oddere på Egholm, i mindst 40 år, og sandsynligvis mere. En beboer på øen, har fortalt, at han, på en klapjagt, tilbage i 1960erne, så en Odder blive skudt i en af dige-gravene på Egholms sydkyst. Den måtte have adskillige skud før den var død. Jægerne, påstod, at det var en mink, men hvorfor mon den så skulle graves ned på stedet, og ikke hjem og ligge med i paraden, sammen med det øvrige nedlagte vildt? Det fik han ingen forklaring på.

Selvom MKV rapporten 2023 (hvor meget gentaget i lovforslaget) nu anerkender at odderen har beskyttet yngle- og rastested på Egholm, er Miljøkonsekvensrapporten, stadig fuld af fejl. Rapportens beskrivelser og konklusioner er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet, herunder EU-miljørettens forsigtighedsprincip. I det følgende påvises, de konstaterede fej og fejlslutninger.

5.3.4 Afhjælpende foranstaltninger - odder 5.3.4.1 Anlægsperioden Da odderen primært er aktiv i perioden fra skumring til solopgang, skal anlægsarbejdet foregå fra solopgang til solnedgang, så forstyrrelse af arten undgås i videst mulige omfang.

EVs kommentarer: Underlig konklusion!? Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet. Oddere kan altså godt være aktive hele døgnet. Store unger, går ofte på jagt i dagtimerne.

De ses ofte ved pælene til færgelejerne, på begge sider af fjorden, samt i havnebassinet i Aalborg sejlklub, hvor de jager i dagtimerne. Det formodes, at det fortrinsvis er store unger, som er ude for at træne på egen hånd, som vi ser de pågældende steder i dagtimerne.

Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler.

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkeligt beskrevet. Oddere har jo ofte indgangen til deres huler under vandoverfladen. Hvilke metoder har man konkret tænkt, at anvende til afsøgning af odderhuler? Hvor lang tid har man afsat til gennemsøgning af området?

Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterår vinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder.

EVs kommentarer: Grundlaget for vurderingen er forkert. Ca. 20 % fødes på andre tidspunkter. Der er meget der taler for, at nogle af de unger vi har dokumenteret i marts/april måned, på Egholm, kan være født juleaften, eller deromkring.

Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, EVs kommentarer: Hvilke maskiner? Er det gravemaskiner, flyvemaskiner, symaskiner, vaskemaskiner, kaffemaskiner, landbrugsmaskiner???? **eller støj fra naturlige fjender** Altså mennesker, og biler!?

EVs kommentarer: Det anførte er ikke en afværgeforanstaltning. Der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet. Oddere har ingen naturlige fjender, ud over mennesker, og biler. Den hyppigste dødsårsag blandt oddere, er trafikdrab! Afværgeforanstaltningen – selv betragtet som sådan er helt utilstrækkeligt beskrevet i forhold til anvendelse af maskiner både i form af materiel og metode. Det lyder som om byggeriet bare skal sættes i gang, og at dette så udgør en afværgeforanstaltning.

og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området.

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og næppe virksom. Der luftes hunde på digerne stort set dagligt, året rundt, det tager odderne sig tilsyneladende ikke af. Ganske tæt på hvor medlemmer af Egholms venner, i foråret 2023 optog odderunger, var der på samme tid, en rævegrav, med 5 unger.

samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten.

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og utilstrækkelig beskrevet. Der mangler også en vurdering af hvordan den afværgeforanstaltning i sig selv påvirker andre miljøforhold. Hvor højt skal disse lyde være? Hvilke lyde drejer det sig om? Vil mennesker kunne høre disse lyde? Og i givet fald på hvilken afstand? Kan lydene evt. være skadelige for dyr og menneskers hørelse? Vil fugle, flagermus, og padder, i givet fald også blive skræmt væk fra området?

Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet igangsættes.

EVs kommentarer: Som anført ovenfor, Habitatdirektivets krav om videnskabelig vished både i forhold til vurderinger og afværgeforanstaltninger er ikke opfyldt. Der er tilsyneladende tale om ren fri fantasi. Kan det oplyses hvem, der har rådgivet Vejdirektoratet om hvordan man udøver odderfordrivelse? Hvem har præsenteret Vejdirektoratet for metoderne, som er præsenteret her over? Hvor har vedkommende i givet fald sine erfaringer fra? Er der tale om en ekspert, således som det kræves i henhold til VVM-direktivet? Har det måske været prøvet tidligere i Danmark? Hvordan gik det i givet fald? Kom odderne tilbage i samme antal som før?

Efter forstyrrelse opsættes finmasket hegn mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder for at undgå tilfældig indvandring af arter til anlægsområdet, samt at anlægsmaskiner mv. kører ud i de omgivende områder.

EVs kommentarer: Det må være nogle farlige, og utilregnelige maskiner, siden man er nødt til at sætte hegn op for at holde dem inde?

For at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder på den sydlige del af Egholm, skal der på landvindingen etableres våde naturtyper i form af større og mindre kanaler som udformes som strandengsloer. Vandhullerne skal udgøre et sammenhængende netværk af våde naturområder, som kan anvendes til spredning og fouragering. Kanalerne skal således forbinde de eksisterende kanaler på begge sider af tunnel-portalen, da disse er meget anvendt af odder til fouragering og spredning.

Sweco Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 42/47 Det nye kystområde ("landvindingen") er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur 5 3. Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Figur 5-2 Sydsiden af Egholm med nyt anlæg, hvor tunnelen tilløber med det eksisterende marine lavvandede område og det nye havdige. Kanalerne udformes så de er mere end 50 cm dybe, men med lavvandede, padde-egnede områder i kanten. De store kanaler etableres i hele længden fra de eksisterende kanaler til ringkanalen indenfor det nye havdige. Herudover etableres en række mindre kanaler/loer med varierende bredde og dybde. På ydersiden af kanalerne etableres lave diger (miler), som kan anvendes til rast. Milerne skal være 0,5-1 meter høje, og op til 10 meter brede og forløbe i vandhullernes længde med gennembrud ca. hver 25 meter så padder og andre mindre dyr let kan passere. Ud mod det ydre stendige skal der på indersiden være en ringkanal med tilhørende lave diger, som det kendes fra det eksisterende odder-habitat på sydsiden af Egholm. Dele af opfyldningen etableres som strandeng som erstatning for de strandengsarealer, der inddrages, samt som nye yngle- og rasteområder for odder. Der er generelt kun begrænset viden om hvilke virkemidler, der skal tages i anvendelse for at etablere strandenge som nye yngle- og rasteområder.

EVs kommentarer: En Miljøkonsekvensrapport skal anvende fagets anerkendte metoder og opdateret vidensgrundlag. Vejdirektoratet har tilsyneladende over set en videnskabelig rapport,

fra Aahus universitet (som der er et link til senere i dette høringssvar), og som fortæller, at strandeng, og overdrev er ml. 10 og 20 år om at gendannes. Der er således tilgængelig viden om, hvordan der etableres strandenge, og hvor svært dette er. Et projekt, der nødvendiggør 21,2 ha. Ny strandeng som afværgeforanstaltning, kan ikke tillades, jf. habitatdirektivet Det er ikke en virksom afværgeforanstaltning. Det er ren gambling.

Fra lovforslaget har vi lige dette:

3.1.11 Landindvinding på Egholm
Anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse omfatter etablering af et nyt ca.1.500 meter kystdige på den sydlige del af Egholm, hvorved der skabes en ca. 21 ha stor landindvinding. Kystdiget har til formål at sikre tunnelportalen mod permanente oversvømmelser og skabe en faunapassage langs Limfjorden. I landindvindingen etableres nye yngle- og rasteområder for odder. Disse tiltag omfatter etablering af nye kanaler, som forbindes til eksisterende kanaler, nye diger, nye uforstyrrede områder og nye vandhuller.
Materialer til kystdige og opfyld på landindvindingen transporteres ad eksisterende grusveje henholdsvis øst og vest for odderens område i det eksisterende dige på Egholm. **Der findes ingen eksisterende grusveje, hverken øst, eller vest for oddernes yngleområde, på Egholm!!**

Hvilke eksisterende grusveje er det man har i tankerne?

Den eneste eksisterende offentlige grusvej ligger meget langt fra landvindingen.

Der er findes heller ikke en eneste markvej, der fører ud til landvindingen.

Hvorfra henter man materialet til opfyldningen?

Hvor mange m3 materiale har man beregnet der skat tilføres for at lave de 21 ha opfyldning, med tilhørende stensætning syd for Egholm?

Har man beregnet CO2 aftrykket for landvindingen særskilt?

Er der restriktioner for hvilke tidspunkter (af hhv. døgnet, og året) man vil udfører arbejdet med etablering af det 21 ha nye område?

Spunsning af byggegruben til tunnelportalen på Egholm udføres januar-juni, tidligst to år efter færdigetableringen af de nye yngle- og rasteområder, Betyder etablering af de nye områder, at de er taget i brug af bilag 4 arterne?

Eller er det bare når opfyldningen er tilendebragt?

MKVR:

Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 43/47 det forudsætter under alle omstændigheder påvirkninger fra havet i form af periodiske oversvømmelser med saltvand, erosion og saltsprøjt. Desuden forudsættes næringsfattige forhold og kort afstand til egnede spredningskilder på nærtliggende strandenge. En værdifuld strandeng indeholder naturligt forekommende plantearter samt strukturer som loer (afvandingssystemer), saltpander, fritlæggende store sten og strandvolde og disse skal forsøges genskabt inden for opfyldningen for at fremme levesteder for arter af dyr og planter tilknyttet strandeng, herunder odder. En værdifuld strandeng, er ifølge rapporten fra Aarhus universitet, meget mere end 10 år om at dannes! Der etableres åbninger i diget, så saltvand periodevist kan trænge ind på det opfyldte areal. Opfyldningen skal fortrinsvist bestå af næringsfattigt materiale, som f.eks. sten, sand og grus med et lavt indhold af fosfor, og det skal sikres, at materialet ikke medfører arter af invasive planter, der er tilpasset saltholdige forhold, såsom rynket rose og vadegræs. Vegetation fra strandenge tæt på det opfyldte område kan potentielt sprede sig til erstatningsarealet, hvis de rigtige forhold skabes på arealerne. Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge. Figur 5-3 Skitse for udformningen af landopfyldningen syd for Egholm. Området etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller.

sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 44/47 Figur 5-4 Principskitse for opbygningen af nyt odder-habitat med kanaler, diger, miler, strandenge og vandhuller Figur 5-5 Principskitse for det kommende strandengsområde på landopfyldningen syd for Egholm.

Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 45/47 Der vil ikke være offentlig adgang til det nye naturområde eller på diger på landopfyldningen eller til de gamle digegrave og søer. Området skal være uforstyrret naturområde med afgræsning. Egholms venner påpeger at offentligheden har ret til at bevæge sig rundt i vandkanten langs Danmarks kyster.

EVs kommentarer: Den bedste måde, der sikrer at området er, og forbliver uforstyrret i en grad, som passer dyrelivet i området bedst, er at lade det være præcis, som nu. Der er både ynglende ræve og ynglende oddere inden for kort afstand af hinanden, hvilket givetvis vil være udsædvanligt langs å-løb, men på Egholm, hvor der er tilstrækkelig mulighed for jagt, og fødesøgning for begge arter, er det tilsyneladende ikke samme problem, som hvis det havde været ved en å.

Projektet bør ikke vedtages. Konsekvenserne er negative for en række dyrearter, herunder Bilag IV-arter og udpegningsarter og fugle. Og man har ikke fået udfordringerne med de praktiske opgaver tænkt ordentligt ind i projektet.

Ifølge miljøkonsekvensrapportens støjkortlægning for området vil ca. 10.000 m2 af odderens yngleområde blive stærkt påvirket af støj (63-68 dB) og ca. 20.000 m2 vil blive moderat påvirket af støj (58-63 dB) i motorvejens driftsfase.

EVs kommentarer: Man skriver et sted, tidligere i lovforslaget, at man vil jage oddere væk ved at frembringe støj!? Nu skriver man, at man vil etablere et erstatningsområde, hvor der dagligt vil forekomme skadelig og generende støj. Igen er der tale om ren frihåndstegning. Der er ingen videnskabelig vished for at denne afværgeforanstaltning medfører at bestanden ikke påvirkes negativt eller helt fordrives fra øen. Vil odderne genindvandre til et område, hvor der er støj? Har man tidligere gjort sig erfaringer med at jage naturligt forekommende oddere, ud fra et område, ved hjælp støj, og så ødelagt området, med gravemaskiner mv. For så senere at reetablere området, med den forskel, at der nu er skadelig støj, og oplevet at odderne er vendt tilbage til området, i samme omfang, som tidligere?

Det virker meget besynderligt, at man først skræmmer odderne væk. Dernæst etablerer man et nyt område til dem. For så at komme igen, og grave ud til tunnelporten. Jager man dem så ikke væk igen? Eller er der nogle detaljer vi har overset?

For at sænke (hvor meget?) støjpåvirkningen bliver der etableret støjafskærmning langs tunnelportalen. I forbindelse med landopfyldningen etableres desuden nye levesteder med potentielle yngle- og rastesteder længere væk fra vejanlægget og dermed støjkilden.

EVs kommentarer: Odderne har altså etableret sig, der hvor de lever nu, altså på sydkysten af Egholm, fordi, der netop her, er optimale forhold, for jagt, raste og ynglepladser! Den har ikke etableret sig andre kendte steder på øen. Derfor vil det aldrig blive optimalt for artens fremtidige tilstedeværelse i området, at der etableres en støjende, Livsfarlig, og barriere fungerende motorvej gennem området. Uanset hvor mange m2, område man udlægger, så vil de ikke kunne erstatte det eksisterende område fuldt ud. Det fremgår også tydeligt af den rapport, som Aarhus universitet har udarbejdet, og offentliggjort i juli 2023.
https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf

"Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes, at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder". Samlet bliver op mod 40.000 m2 levested for odder nedlagt eller påvirket af projektet i hhv. anlægsfase og driftsfase. Det bliver etableret 212.000 m2 nye levesteder for arten som afværge- og kompensation for de nedlagte og påvirkede områder. De nye naturområder skal være etableret og i funktion, inden anlægsperioden for projektet påbegyndes.

EVs kommentarer: Som allerede anført, er dette ikke en acceptabel afværgeforanstaltning medmindre vejdirektoratet i så fald afventer strandengens etablering. Så måske, men kun måske! Det det som nævnt, ifølge den videnskabelige rapport fra Århus universitet f.eks.
https://dce2.au.dk/pub/SR266.pdf?fbclid=IwAR2flPw_y9ezS6etoaC7Rd-

9GgWAQhKN7QPG01MeKBd4h1oGwCWO-Ki6sDQ mellem 10 og 20 når at etablere ny strandeng, se tabel 5.2.5.1 side 112. Det anføres, at selv dårlig kvalitet af Strandeng, er 10 til 15 år om at udvikle sig. Skal der være af høj eller god kvalitet, er tidshorisonten ml. 50 og 100 år.

EV er enige i, at de nye områder skal være funktionelle, og med sikkerhed taget i brug af odderne, i mindst samme omfang, som i de eksisterende områder er i dag. Men hvem, kan garantere for at det ikke i al evighed, vil have negative konsekvenser for odderne, og en række andre arter, som vi vender tilbage til et andet sted i dette høringssvar? Det skal der være videnskabelig vished om.

Vi bemærker, at Vejdirektoratet er opmærksomme på usikkerheden af kvaliteten, af den nye Strandeng, og vil derfor udlægge væsentligt mere ny natur, end den man ødelægger ved etablering af motorvejen. Men er det en god, løsning, at man fjerner xxm" natur i en god kvalitet, og erstatter det med et xx x2 m2 stort område, som man ikke har vished for nogensinde vil udvikle sig til bare nogenlunde god natur?

Ansvaret for etableringen samt overvågning af de nye naturområders funktion ligger hos bygherre (Vejdirektoratet). I fø. Rapport fra Aarhus universitet om erstatningsnatur, kan vi se, at det kniber gevaldigt med overvågningen, af de genopretningsprojekter, som man har forsøgt at gennemføre.

5.3.4.2 Driftsfasen Der etableres faunapassager som beskrevet i Tabel 2-3 med tilhørende Figur 2-2 Ved vandløbskrydsninger etableres passage for odder i form af faste banketter, der er tilpasset høje vandføringer i vandløbet. Lys fra anlægget må ikke belyse faunapassager ved vandløb, for at undgå forstyrrelse af odder. Men 63 db, er ok? **Der** etableres støjreducerende tiltag omkring tunnel-portalen på Egholm for at mindske støjpåvirkningen på de omkringliggende arealer, der er yngle-rasteområde for odder**.**

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkelig. Hvordan ved man, at oddere vil genindtage de gamle/nuværende raste og yngleområder? Der er på ingen måde fremlagt noget bevis, eller på nogen måde sandsynliggjort, at de bortskræmte oddere, vil søge tilbage, og bruge de nye, områder, som raste, og yngleområder!

5.3.5 Kompenserende foranstaltninger – odder De nye naturområder (vandhuller og tilhørende diger), der skal etableres for odder som beskrevet i afsnit 5.3.4, udgør kompenserende foranstaltninger. Anlægsarbejdet inddrager et område på omkring 9.000 m2 den sydlige del af øen, som er yngle-rasteområde for odder. Der etableres nye levesteder for odder på den 21,2 ha store landudvidelse syd for Egholm. Vil det så sige, at området fjernes igen, hvis det viser sig, at området alligevel ikke tiltrækker nye ynglende oddere? Der etableres således nye levesteder på et betydeligt større areal end det areal, der inddrages til anlægsprojektet for at kompensere for det areal, der inddrages, samt for at kompensere for den usikkerhed, der hersker omkring afværgeforanstaltningernes effekt.

EVs kommentarer: Her overgiver Vejdirektoratet sig og indrømmer, at man reelt ikke ved hvad man laver! Det kan derfor også konkluderes, at vejdirektoratet erkender at det ikke er en virksom afværgeforanstaltning efter habitatdirektivet, at fjerner et naturligt, og særdeles fremragende yngle og rasteområde for oddere, og erstatter det med et meget dårligere, men så til gengæld bare større område, som vil være udsat for støj, og forstyrrelse, samt forsynet med en motorvej. Er Vejdirektoratet bekendt med, at trafikdrab er den største trussel for odderne?

Hvor mange år, har Vejdirektoratet forestillet sig, at der går fra et nyt område er etableret, til odderne har taget det i brug, med samme ynglesucces, som tidligere?

5.4 Kumulative påvirkninger Der gennemføres ikke andre tilsvarende projekter samtidig med eller i forlængelse af hinanden, som kan påvirke terrestrisk natur så der opstår kumulative påvirkninger med den 3. Limfjordsforbindelse i anlægsperioden. I driftsfasen øges barrierepåvirkning i forhold til de allerede eksisterende motorveje syd og nord for Limfjorden.

6 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus 6.1 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus Odder er listet som sårbar (VU) på den danske rødliste 2019 /6/. Ifølge artikel 17 indberetningen til EU fra 2019 er odderen i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling. Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde.

EVs kommentarer: Man har i det foregående beskrevet en aldeles hårdhændet metode, til at fordrive odderne fra deres naturlige habitat, og påstår nu, at arten stadig vil have gunstig bevaringsstatus i sit naturlige udbredelsesområde?

Vi bemærker, at der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet, der kræver EU-kommissionens tilladelse.

Desuden bemærker vi, at trafikdrab årligt gør det af med 50 – 60 oddere. Så anlæggelse og drift af en motorvej gennem oddernes naturlige habitat, gennem mange år, synes nu ikke at fremme den artens bevaringsstatus i området.

Fravigelsen påvirker odderens inden for et område af lokal karakter og idet de afværgende og kompenserende foranstaltninger vurderes at sikre, artens bevaringsstatus fortsat vil være gunstig i artens naturlige udbredelsesområde.

EVs kommentarer: Det er en helt udokumenteret vurdering/påstand, uden videnskabeligt belæg. Der er ingen undersøgelser, der godtgør, hvor man virksomt plejer at jage oddere væk fra deres yngle og rasteområder. Vi er faktisk af den opfattelse, at det under alle omstændigheder er lovstridigt, og bør behandles som en politisag, med henvisning til dyreværnsloven. ”§ 1. Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse,

angst, varigt men og væsentlig ulempe". Under alle omstændigheder betragter vi de beskrevne tiltag, som rendyrket dyrplageri.

Hvilket Ministerium, har i øvrigt godkendt de metoder som, i MKR 2023, er fremlagt til fordrivelse af oddere fra deres naturlige habitat?

Næste afsnit omhandler fortrinsvis Flagermus

Dette 1. afsnit omhandler først og fremmest de Flagermus, som er registreret i linjeføringen, i Mølholm, på Egholm, samt ved Vandskisøen, i Voerbjerg.

Indledningsvis vil vi gøre det helt klart, at vi anser en forbindelse over Egholm, som ulovlig, da den vil bevirke, at en lang række konventioner, love, og direktiver overtrædes.

Vi mener det er helt utilstedeligt, at ansøge om dispensation fra Habitdirektivet, eller andre love og konventioner, når nu der er så mange andre steder, hvor bl.a. anderkendte trafikforskere, har anvist, at man kan lave en forbindelse, som er bedre rent trafikalt, er meget billigere, og som slet ikke berører beskyttede arter og naturtyper.

Så skal man ikke bruge ca. 8 milliarder skattekroner, på at ødelægge Egholm. Der er jo kun et sted, nemlig Egholm, hvor man kan opleve at tage færgen til en stort set uberørt ø, som ligger i et citypostnummer (9000 Aalborg). Og som er så rekreativ, og har så rig en natur.

I det efterfølgende har vi kopieret forskelligt ind fra bl.a. Miljøkonsekvensrapporten, samt Opdateringen af VVM redegørelsen, fra 2021.

Vi har de fleste steder, med rødt, skrevet vores kommentarer og spørgsmål ind. Vi håber meget det vil være til at forstå, men på grund af den meget korte høringsperiode, som ikke står i forhold til den enorme mængde af materiale (ca.1800 sider i alt) som vi skal forholde os til, kan vi desværre ikke nå at gøre det mere overskueligt.

Fra Miljøkonsekvensrapporten nov. 2023:

Vi bemærker f.eks. en omtale af flagermus på side 49 - 51, hvor vejdirektoratet når til den konklusion, at Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus

I VVM-opdateringen fra 2021, vurderes det flere steder at: "området ikke har stor betydning for flagermus"!?

Her er et uddrag fra opdatering af VVM. fra 2021, som er lidt mere detaljeret:

Syd for fjorden:

Flagermus I forbindelse med feltundersøgelserne er der registreret syd-, dværg-, brun-, vand-, trold-, dam-, og skimmelflagermus på strækningen fra Østerådalen til Limfjorden. Den største aktivitet blev observeret omkring traceets krydsning med Østerådalen, hvor der er stor aktivitet af især dværgflagermus, men også vandflagermus (boks 3 d. 26/8 2019). Yderligere er der stor aktivitet ved to større søer ved Nørholmsvej, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af dam-, brun og troldflagermus. På resten af strækningen er der udelukkende registreret lav aktivitet af flagermus. Alle registreringer af flagermus på strækningen tyder på enten transportflugt, hvor der er spredte observationer fordelt over natten, eller fourageringsadfærd, hvor der er stor aktivitet i kortere eller længere perioder midt på natten. Der er dermed ikke registreret aktivitet, der tyder på forekomst af yngle- eller rastesteder i nærheden, idet der hverken er registreret stor aktivitet af flagermus omkring skumringstid, hvor mange individer forlader yngle-/rastestederne på samme tid eller omkring solopgang, hvor mange individer flyver tilbage til yngle-/rastestederne på samme tid (jf. naturkortlægningsrapportens bilag 2). På den baggrund vurderes det, at området ikke har stor betydning for flagermus,

bortset fra som spredningskorridor langs vandløb og levende hegn og i begrænset omfang som fourageringsområde – især omkring de større søer i området.

EVs bemærkninger:

F.eks. Mølholmsøerne. Hvor de lever, i følge Aarhus universitet 2023:

Se Rapporten: "Odder på og omkring Egholm"."Fagligt notat fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi Dato: 7. juli 2023"

Til sidst i rapporten står der:

"3 Andre bemærkninger:

Klostereng er levested for damflagermus (Myotis dasycneme). Arten er registreret ved alle NOVANA-overvågninger på lokaliteten (Søgaard m.fl. 2013, Therkildsen m.fl. 2020, Kjær m.fl. 2023). Ved den seneste overvågning i 2020 blev arten registreret tidligt på natten over Klosterengen og ved Limfjorden (M. Elmeros, pers. obs.). Ynglende damflagermus fouragerer over egnede habitater op til 20 km fra deres dagkvarterer (Ciechanowski m.fl. 2017). De to søer og Limfjorden indgår formentlig i yngleområder for arten i Aalborg-området. Vejen mellem de to søer i Klosterengen bør derfor anlægges som lavbro eller nedgraves i en tunnel for at sikre passagemulighed mellem søerne med lav risiko for trafikdrab for både odder og damflagermus."

Igen fra opdateringen 2021:

På Egholm:

Flagermus I forbindelse med feltundersøgelserne er der registreret syd-, dværg-, vand-, skimmel-, fryns-, dam-, brun- og langøret flagermus på Egholm (se Bilag 2). Der blev observeret størst aktivitet af arter i gruppen af brun-, syd- og skimmelflagermus på den sydlige del af øen, mens der på den nordlige del var der størst aktivitet af dværgflagermus. Langt hovedparten af alle observationer er gjort i tidsrummet mellem kl. 23.30 og 03.30. Det tyder på, at flagermusene ikke yngler eller raster på Egholm i undersøgelseskorridoren, men kommer fra andre steder og fouragerer over strandenge og ferske enge langs kysten, før de igen flyver tilbage til

deres rastesteder. Rambøll - 3. Limfjordsforbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport Natur på land 242/531 På den baggrund vurderes det, at undersøgelseskorridoren på Egholm ud over at fungere som fourageringsområde, især langs kysten, ikke er af stor betydning for flagermus.

Vi har foto og video, af Syd, og Dværgflagermus, der flyver omkring i Egholm by før solnedgang, hvilket klart indikerer at flagermusene både yngler og raster på Egholm!

Nord for fjorden:

Flagermus I forbindelse med feltundersøgelserne er der registreret syd-, dværg-, brun-, vand-, trold-, dam-, og skimmelflagermus på strækningen fra Limfjorden til Vestbjerg. Der blev observeret størst aktivitet omkring traceets krydsning med Lindholm Å, hvor der er stor aktivitet af især vandflagermus. Der er observeret flest arter (vand-, trold-, syd-, dværg-, dam- og brunflagermus) langs et læhegn ud mod Lufthavnsvej, som tydeligvis benyttes som ledelinje (boks 1 d. 20/8 2019, jf. bilag 2). På resten af strækningen er der udelukkende registreret lav aktivitet af flagermus. Ved en ejendom på Teglværksvej er der tegn på forekomst af en mindre koloni af troldflagermus (boks 3 d. 20/8 2019), idet der er stor aktivitet tidligt på aftenen omkring solnedgang og igen tidligt om morgenen før solopgang. Alle øvrige registreringer af flagermus på strækningen tyder på transportflugt, hvor der er spredte observationer fordelt over natten. På den baggrund vurderes det, at området ikke er af stor betydning for flagermus ud over som spredningskorridor langs vandløb og levende hegn i begrænset omfang, og som fourageringsområde – især omkring de større søer i området.

Og her lidt fra Vejdirektoratets/Swecos nye MKR 2023:

Flagermus:

Alle danske arter af flagermus er omfattet af habitatdirektivets bilag IV. I Danmark findes der 13 forskellige arter af flagermus (nej der findes 17). Der findes flagermus i

hele landet, men tætheden varierer fra landsdel til landsdel. I forbindelse med feltundersøgelserne i 2019 og 2020 er der registreret ni arter af flagermus i undersøgelseskorridoren, det var hhv. frynse-, vand-, dam-, dværg-, trold-, brun-, skimmel- og sydflagermus. Dværg-, syd- brun- og vandflagermus blev observeret på flest af de udlagte lyttebokse /3/.

Fra MKR 2023:

Samme konklusion som Opdateringen fra 2021:

Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Men har Vejdirektoratets konsulenter; Sweco, Rambøll, og Cowi, kigget og lyttet ordentligt?

Og uddrager de forkerte konklusioner?

Et medlem af Egholms Venner, har spurgt Laura Stridsholt, fra flagermuse-forsker-miljøet på Aarhus Universitet, om hendes kommentarer til Vejdirektoratets/Swecos undersøgelser, og konklusioner i Miljøkonsekvensrapporten.

Her er hvad hun har bemærket:

Fra side 15. i MKR 2023:

For flagermus vil påvirkninger særligt skyldes øget trafikdrab og rydning af levende hegn og underføring af vandløb, der fungerer som ledelinjer for flagermusene, som kan betyde, at arterne ikke længere spredes effektivt i landskabet på tværs af motorvejens forløb. Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på

limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Min største anke ved rapporten er deres datagrundlag, som ligger til grund for deres konklusioner.

Det fremgår ikke tydeligt hvor mange aftener, de har undersøgt, og hvordan de har foretaget undersøgelserne.

Hvis de har været ude en enkelt nat i august 2022, og juli 2021, så er det alt for lidt til at komme med de konklusioner de gør.

Fra side 48 i MKR:

Flagermus Alle danske arter af flagermus er omfattet af habitatdirektivets bilag IV. I Danmark findes der 13 forskellige arter af flagermus. Der findes flagermus i hele landet, men tætheden varierer fra landsdel til landsdel. I forbindelse med feltundersøgelserne i 2019 og 2020 er der registreret ni arter af flagermus i undersøgelseskorridoren, det var hhv. frynse-, vand-, dam-, dværg-, trold-, brun-, skimmel- og sydflagermus. Dværg-, syd- brun- og vandflagermus blev observeret på flest af de udlagte lyttebokse /3/. De ni arter af flagermus, som blev registeret beskrives enkeltvis herunder:

Kommentar fra Laure Stidsholt:

Jeg synes det tyder på et godt habitat, at der er ni arter af flagermus i området.

Mere fra side 48:

Damflagermus Arten er kendt fra store dele af Jylland herunder flere lokaliteter omkring projektområdet. Damflagermus yngler primært i bygninger men kan også yngle i hule træer. Arten overvintrer underjordisk f.eks. i bunkere og kalkminer. Damflagermus fouragerer primært lavt over vandoverfladen på søer. Vandflagermus

kan træffes på andre lokalitetstyper når den bevæger sig mellem fouragerings- og rastelokaliteterne

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Her står vandflagermus, men det burde være damflagermus.

Damflagermus er også beskyttet som bilag 2 art i modsætning til de resterende 8 arter der er ellers "kun" er beskyttet som bilag 4 arter.

Fra side 56 i MKR:

Omkring traceets krydsning med Østerådalen, var der stor aktivitet af især dværgflagermus, men også vandflagermus er registeret hen over natten (boks 3 d. 26/8 2019). Der er desuden få registrering af trold-, syd-, skimmel-, dam- og brunflagermus på denne lokalitet. De fleste registreringer er med kald fra transportflugt og jagtadfærd, og kun meget få sociale kald og anden adfærd.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Jeg kender ikke lovgivningen, men hvis der er tydelige jagtkald synes jeg det må give mening at det er vigtige habitater.

Fra side 58 i MKR:

Langt hovedparten af alle observationer er gjort i tidsrummet mellem kl. 23.30 og 03.30. Det tyder på, at flagermusene ikke yngler eller raster på Egholm i undersøgelseskorridoren, men kommer fra andre steder og fouragerer over strandenge og ferske enge langs kysten, før de igen flyver tilbage til deres rastesteder.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Det virker som et mærkeligt argument at det ikke er vigtigt blot fordi der ikke er en koloni. Flyvekorridorer kan være meget vigtige til at forbinde deres rastepladser med deres fødesøgningspladser. Så forstår ikke argumentet her. Hvis motorvejen krydser en vigtig korridor for 8 arter af flagermus, så er det i min optik invasivt. Men igen, jeg kender desværre ikke noget til lovgivningen.

Fra side 60 i MKR:

På den baggrund vurderes det, at området ikke er af stor betydning for flagermus ud over som spredningskorridor langs vandløb og levende hegn i begrænset omfang, og som fourageringsområde – især omkring de større søer i området.

Lidt ala min sidste kommentar. Korridorer og fødesøgningsområder er utroligt vigtigt områder for flagermus, så forstår ikke argumenterne. Det bunder nok så i lovgivningen at den måske tydeligst går på at der skal være ynglekolonier for at opnå beskyttelse?

Fra side 65 i MKR:

Påvirkning fra kunstigt lys begrænses i projektet ved at bruge gult lys på arbejdspladser i nærheden af levesteder for flagermus, samt ved at slukke for lyset, når der ikke er aktivitet på arbejdspladserne, se afsnit 4.5.1 om afværgeforanstaltninger

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Det gør aboslut ingen forskel. Det eneste der nok kan hjælpe lidt er at bruge rødt lys. Men ellers at det er slukket om natten når der ikke er noget igang. Der er en del literatur på området hvordan lyset burde have lys-kegler, som kun dirigerer lyset nedad mod jorden, at de ikke er placeret for højt i landskabet, at lyset tændes ved bevægelse og ellers er slukket. Og at lysets intensitet holdes lavt. Alt dette kan minimere indflydelsen på dyrene, mens det ikke burde begrænse arbejdet. det virker lidt dovent, at det ikke er medtaget i sådan en rapport

Fra side 119 i MKR:

I anlægsfasen kan der forekomme forstyrrelse af flagermus fra lys fra anlægsarbejdet. Påvirkning minimeres ved, at anlægsarbejdet foregår i dagtimerne, hvor flagermus ikke er aktive, og ved at undgå belysning med hvidt lys på vandflader, skov med egnede yngle- og rastetræer samt på ledelinjer såsom læhegn og vandløb.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

mangelfuldt. her kan gøres mere jv min tidligere kommentar.

Egholms venner bemærker igen, at Vejdirektoratet når til den konklusion, at de undersøgte områder, Syd for fjorden, Egholm, og nord for fjorden, IKKE er af stor betydning for flagermus!?

Det synes på ingen måde at harmonere med de bemærkninger, som Laura Stidsholt er kommet med. Og ej heller med de observationer, som vores medlemmer selv har gjort!

Hvilken videnskabelig undersøgelse ligger til grund for, at Vejdirektoratet kan konkluderer, at Egholm ikke har stor betydning for flagermus?

Egholms venner når frem til den konklusion, at Egholm har stor betydning for flagermus, og at de undersøgelser, som Vejdirektoratet har foretaget har været yderst mangelfulde, og sporadiske. Man finder ikke så mange forskellige arter, og i så stort antal, inden for et så begrænset område, hvis ikke området er af stor betydning!

Vi påstår derfor, at det ikke vil være lovligt, at anlægge en motorvej tværs over Egholm, uden at der er etableret de nødvendige og beviseligt virksomme afværgeforanstaltninger!

Fra tidligere VVM-opdatering fra 2021:

På Egholm er arealerne i undersøgelseskorridoren langt overvejende dyrket land
EVs bemærkning fra 2023: Det er det så ikke mere.. Det meste af øen, er nu lagt ud som permanent græs, med en masse blomster, som tiltrækker insekter. Desuden er en stor del af øen, ca. 40 ha, lagt ud i fredsskov. Oveni de 30 ha, som i lang tid har lagt som græsning, og strandeng, er der, for nylig lagt yderligere 300 ha ud, som permanente græsningsarealer, hvor der er udsået en økologisk blanding med 20 forskellige arter af græs og urter, som tiltrækker insekter, og dermed også flagermus.

Ny Dæmning:

Vi bemærker at motorvejen over Egholm skal anlægges på en forholdsvis høj dæmning, som går på tværs af øen. En sådan dæmning kan jo give læ for vinden,

så flagermus kan fourager på læsiden af dæmningen. Normalt ville det jo være en fordel for flagemusene, men når der så ligge en motorvej oven på dæmningen, bliver den jo til en ren dødsfælder for flagermusene, da de utvivlsomt, i stort antal, vil blive dræbt af trafikken på motorvejen. Der dræbes i forvejen rigtig mange flagermus i trafikken!

(Figur 7-1). Kystnært på hver side af Egholm ligger beskyttede strandenge og enge, som kan udgøre fødesøgningsområder for flagermus. Lytning til fods (med hvilken detektor, eller lytteboks?) gav registreringer af dværgflagermus i skovområdet ved færgelejet, og den udlagte boks (Boks 3 d. 21. august 2019) ved en ubeboet ejendom (hvilken ubeboet ejendom?) gav få registreringer af sydflagermus og dværgflagermus inden boksen blev indsamlet før sidste færgeafgang fra øen ca. 22.30). Her har lytning altså kun været foretaget en enkelt aften. Lytteboiksen er fjernet kl. 21.45.(fremgår af VVM opdatering 2021), hvilket i august, vil være for tidligt til at opfange bl.a. Vand og Dam flagermus, da disse, ifølge vores iagttagelser, ofte begynder at fouragere senere end flere af de øvrige arter.

FRA OPDATERING AF VVM FOR EGHOLMLINJEN, NATURKORTLÆGNINGSRAPPORT: Bilag IV-arter Figur 7-1 Marker på Egholm i undersøgelseskorridoren. Lytning efter flagermus på Egholms sydkyst i yngleperioden 1. juli 2020 (altså kun lytning en enkelt aften/nat?):

(boks 6) viste flest registreringer af brunflagermus, samt brun-/syd-/skimmelflagermus, som kan være vanskelige at adskille fra hinanden. Der var en enkelt registrering af damflagermus midt på natten.

På nordkysten af Egholm var særligt dværgflagermus aktive i løbet af natten (boks 7), med få sociale kald, mens der kun var enkelte registreringer af øvrige arter.

Også fra VVM 2021:

Boks 3 udlagt på Egholm ved ubeboet ejendom. Boksen blev indsamlet ved afgang fra Egholm ca. kl. 21.45. Fund ifø. VVM 2021: Syd og Dværg.

Boks 6 er udlagt på sydsiden af Egholm på diget ved digegravene indenfor undersøgelseskorridoren, hvor vejtraceet krydser. Det har ikke været muligt for os, at se hvor præcis lytteboksen har ligget? Og lige så interessant, hvor længe?

Eksperter fra Aarhus universitet, som vi har kontaktet, fortæller, at lyttebokse, eller andre registreringsmetoder, skal brugers over længere tid for at få et fyldestgørende overblik, over hvilke arter, og i hvor stort omfang, de forekommer i undersøgelseskorridoren.

Fund ifølge VVM 2021:

Vand, syd skimmel, Frynse Dværg, Dam, (brun, skimmel, eller syd), Brun.)

EVs bemærkninger:

Alle flagermus er, som bekendt, fredede, i Danmark, og alle arter er beskyttet af habitatdirektivet. En enkelt art, Damflagermus er på Rødlisten og tillige en bilag 2art...

Ved kortlægningen af flagermus er der registreret i alt ni forskellige arter, hvoraf en (damflagermus) er rødlistet i kategori VU, dvs. sårbar.

Vi finder at eftersøgningen af Flagermus har været yderst mangelfuld. F.eks. når man læser, i opdateringen, fra 2021, citat: ”*lytteboksen blev indsamlet før sidste færgeafgang kl. 22.30”* citat slut. *(Vi kan se andet sted, at den er indsamlet kl. 21.45*)

Flagermusene kan ikke forventes, at vide hvornår lytte-boksene fjernes. De fouragerer næsten hele natten. Specielt Damflagermus, og Vandflagermus begynder ofte først at fouragere ret sent, har vi observeret, og i denne videnskabelige rapport, https://www.vordingborg.dk/media/qn5f30ei/nyopdaget-forekomst-af-damflagermus-i-det-sydoestlige-sjaelland-vordingborg-kommune-2018.pdf er det nævnt, at, Damflagermusen er kendt for altid at flyve sent ud om aftenen.

Damflagermus, er, som nævnt i redegørelsen, registreret flere steder på linjeføringen, f.eks. i Østerådalen, ved søerne i Mølholm, og på Egholm.

Vi kan i Egholms Venner ikke forstå, at det kan være lovligt, at der etableres en motorvej i gennem, eller tæt på, Damflagermusenes ledelinjer, flyveruter, fouragerings, og levesteder, når der er andre muligheder. Hvilket der jo er i tilfældet 3. Limfjordsforbindelse. Man kan f.eks. lave forbindelsen som et enkelt 3. rør ved E45. som f.eks. dette forslag: PowerPoint-præsentation (en-3-limfjordsforbindelse.dk) Man kan etablere en En citytunnel løsning: TRU Alm.del -

Bilag 145: Replik Vedr. Citytunnel v3 (3-limfjordsforbindelse.dk) Eller man kan bore en tunnel hele vejen under Limfjorden og Egholm! Alle tre løsninger, samt en række øvrige forslag til linjeføringer i øst, er både bedre trafikalt, meget billigere, hurtigere at etablere, og kan samtidig laves uden, at bilag 4 arter slås ihjel, forstyrres, eller får deres levesteder ødelagt.

Der må, efter vores opfattelse, under ingen omstændigheder, laves en motorvej tværs over Egholm, en forlængelse af Mølholmsvej over Mølholmsøerne, gennem Østerådalen, eller en motorvej tværs over Søndergårdsvej, uden, at der er indarbejdet en detaljeret og brugbar plan for etablering af faunapassager til de lavtflyvende arter af flagermus. Faunapassager skal som minimum være som beskrevet på vejregler.dk nærmere bestemt: som dem, der er beskrevet under: Vejregler/Flagermus. https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-c7b3e3affaa1/079961305ddf4507a7fc3c04db4ed97f#page=53&dest=XYZ,82,756,0

Vi ser ingen steder i materialet, at der er planlagt afværgeforanstaltninger/Faunapassager, for flagermus, som minder om de afværgeforanstaltninger, som kan ses på Vejdirektoratets egen hjemmeside!? Det anser vi som en klar mangel, og en stor fejl! Ikke mindst, når en truet, og ekstra strengt beskyttet art, som Damflagermus er i mellem de registrerede arter.

Da der ifølge vores oplysninger ikke har været foretaget særligt detaljerede og videnskabelige undersøgelser af flagermus i undersøgelseskorridoren, har vi her indsat vores egen undersøgelse: Og nej, den er ikke valideret 100 % hvad angår alle fund, men vi vil påstå, at den er bedre end den Vejdirektoratet har fået lavet,

Vores hjælp til Vejdirektoratet:

Nogle af Egholms venners medlemmer, har i sensommer, og efterår 2023 registreret Flagermus, på nogle lokaliteter på Egholm, og ved Vandskisøen, på Sørndergårdsvej, i Nørreesundby. Vi har brugt en detektor, af typen Echo Meter.

Vi er fuldt ud opmærksomme på, at denne detektor ikke er 100 % ufejlbarlig, men har indtryk af at den er faktisk er rimeligt brugbar. Vi forstår også, at den bruges i stort omfang, både i Danmark, og i udlandet.

Med den har vi, i perioden: 23-08-2023 til 30-10 2023, registreret ca. 10 arter af Flagermus. Faktisk har vi fået 13 arter i "kassen", men nogle så usikre, og fundet i så beskedent antal, at vi anser dem, som ikke gyldige.

Ifølge vores detektor, har vi registreret:

203 optagelser af PIPPYG/Dværgflagermus,

133 optagelser af EPTSER/ Sydflagermus,

98 optagelser af MYODAU/Vandflagermus,

97 optagelser af NYCNOC/ Brunflagermus,

61 optagelse af PIPNAT/Troldflagermus,

61 optagelser af. PIPPIP/Pipistrellflagermus,

45 optagelser af PLEAUR/Langøret Flagermus,

39 optagelser med MYODAS/Damflagermus,

21 optagelser af VESMUR/Skimmelflagermus,

4 optagelser af BARBAR/Bredøret flagermus,

2 optagelser af MYOMYS/ Skægflagermus,

1 optagelse af EPTNIL/Nordflagermus

1 optagelse af MYOBEC/. Bechstein flagermus.

Alle arter, her over, er registreret på Egholm, mens Damflagermus, Dværgflagermus, Vandflagermus, og Sydflagermus, desuden er registreret ved Vandskisøen i Vorebjerg (26. september 2023).

Vi har her under indsat en række Screenshots, med nogle få, af de billeder, som Appen: Echo Meter, har listet op. Vi dokumenterer selvfølgelig gerne alle de øvrige optagelser/spectogrammer vi har.

På: www.arter.dk findes i øvrigt også nogle registreringer af flagermus på Egholm.

Ud over ovennævnte, har Anton Thøger-Larsen (DN Aalborg), optaget masse flagermus, med sin detektor, af næsten samme type som vores (hans hedder EchoMeter-pro).

Vi har foto og video, af Syd, og Dværgflagermus, der flyver omkring i Egholm by, før solnedgang, hvilket klart indikerer, at flagermusene både yngler og raster på Egholm!

Og endelig har vi været så heldige, at få optaget 2 videoer af jagende flagermus i digegravene på Egholms sydkyst, lige midt i linjeføringen.

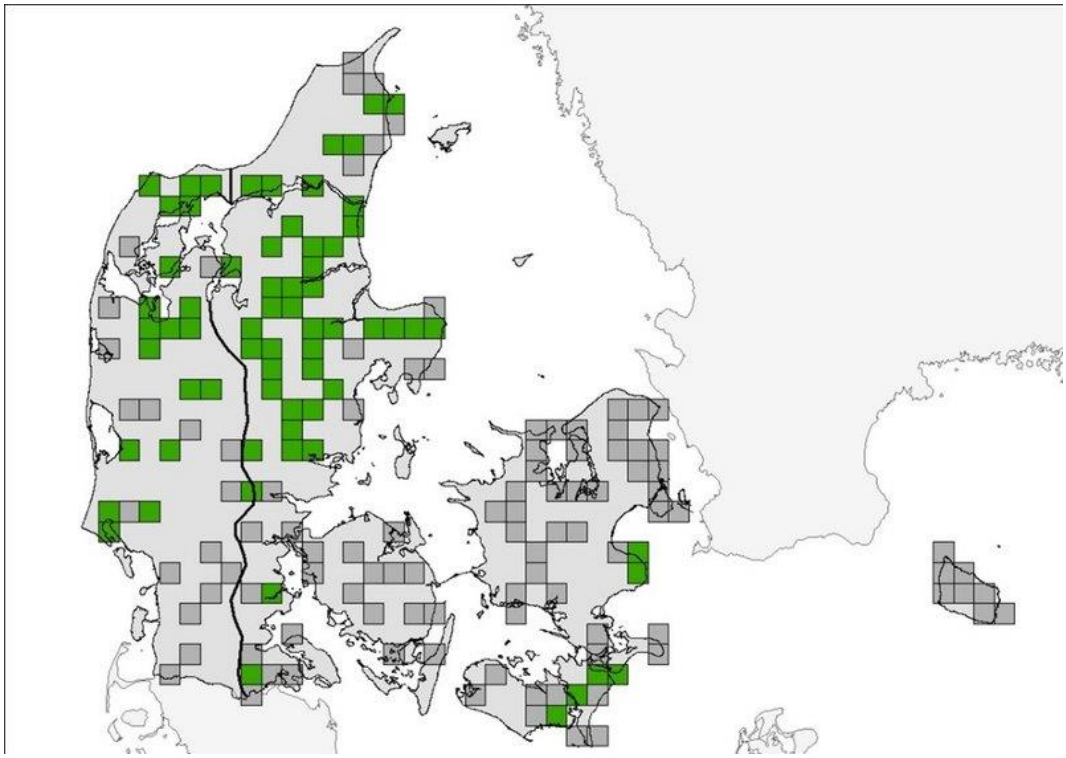
Vi kan se, i VVM opdateringen fra 2021, at der bl.a. er foretaget lytning ved Lindholm å, og i østerådalen, men vi har den opfattelse, at det er lige så væsentligt, at lave optagelser der hvor flyveruter, ledelinjer, og motorvejen krydser hinanden. Det er tilfældet på Egholm, hvor flagermus har flyverute på tværs af linjeføringen. Samt over Nørredybet. Ved alle åer i linjeføringen. og på flagermusenes rute til, og fra vandskisøen. Her har ingen af de konsulentfirmaer, som tidligere har undersøgt området, gjort specielt meget ud af at dokumentere flagermus!

Egholms venner er af den opfattelse, at der mangler indarbejdning af effektive afværgeforanstaltninger, for flagermus på Egholm, ved Mølholmsøerne, og ved Vandskiklubben (nok også andre steder på strækningen).

Egholms Venner er af den opfattelse, at undersøgelser af forekomst, af flagermus på Egholm og ved Vandskiklubben, er mangelfulde, og behæftede med fejl, og derfor ikke kan ligge til grund for en fuldstændig Miljøkonsekvensrapport, som kan bruges som grundlag til en politisk beslutning.

Egholms venner anmoder om, at der ikke tages yderligere skridt til etablering af en motorvej over Egholm!

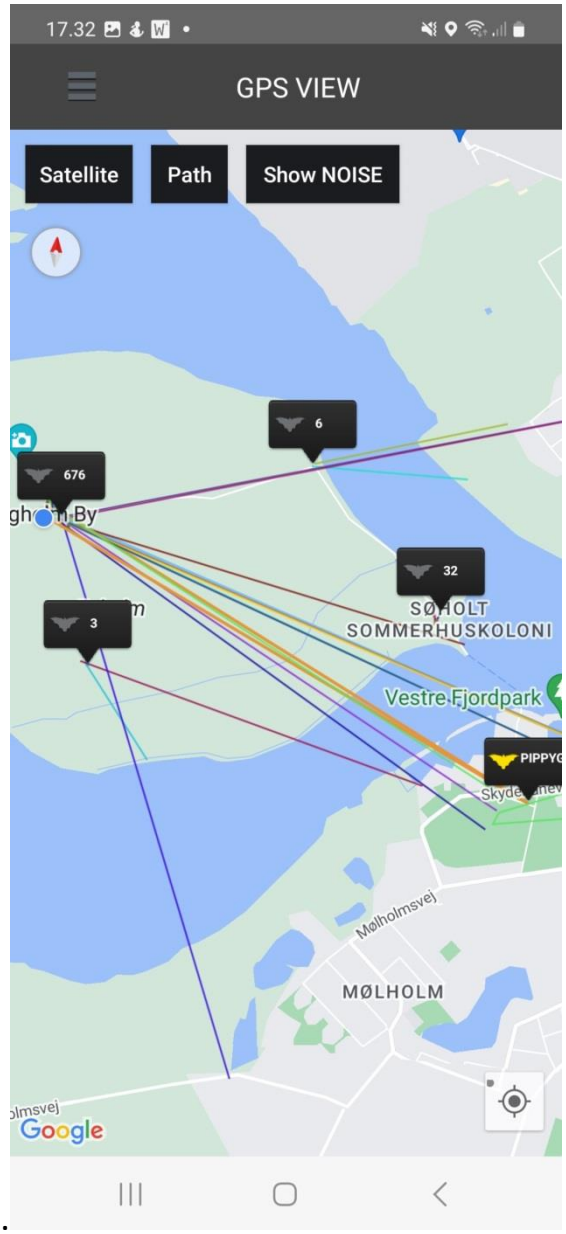
Her under, diverse kort, og screenshots.

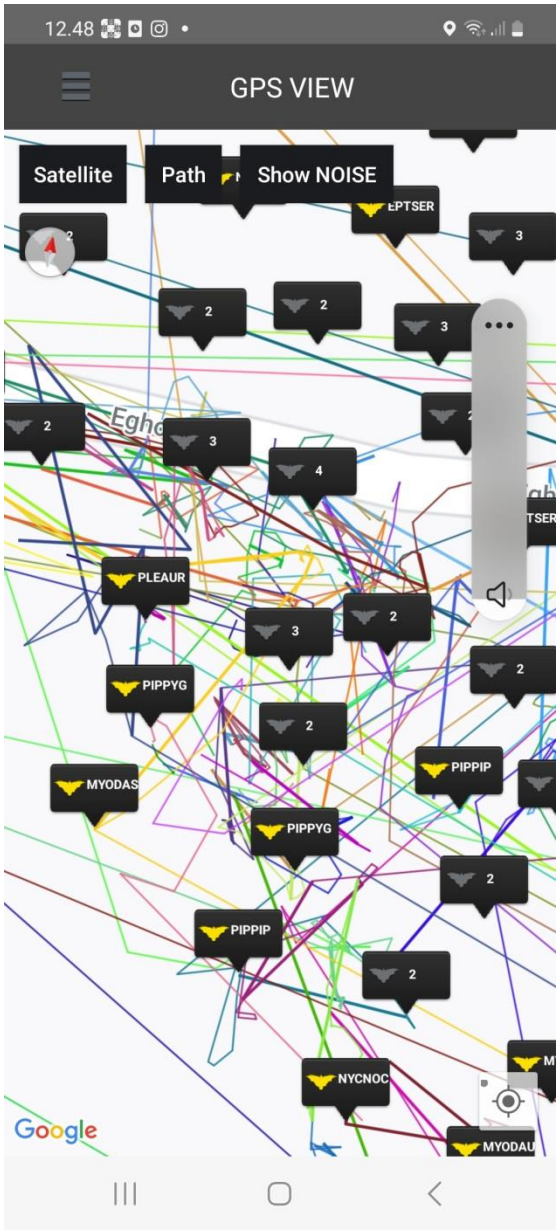


Kort over hvor Damflagermus er dokumenteret i Danmark.

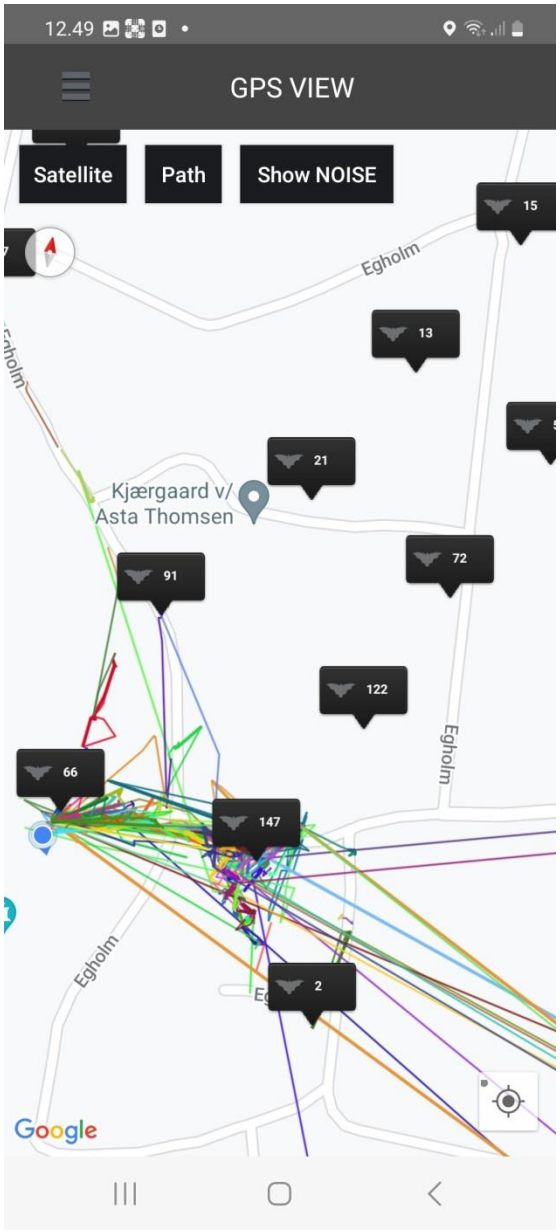
Bl.a. i linjeføringen af en evt. Egholmmotorvej.

Opt. Fra Egholm, med ruter til bl.a. Mølholm.

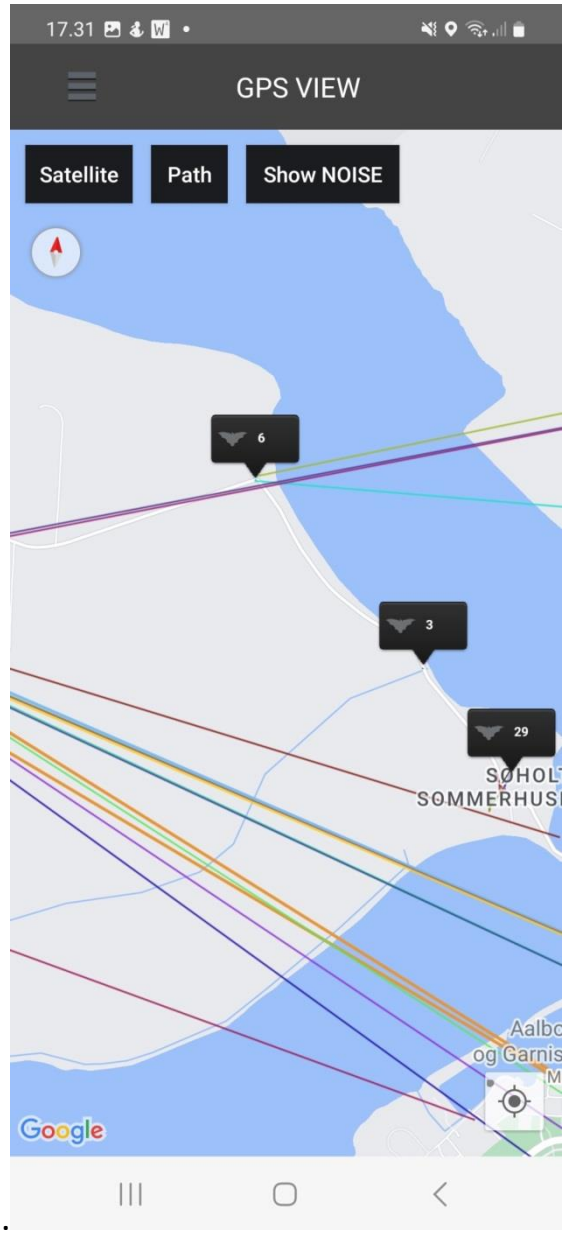




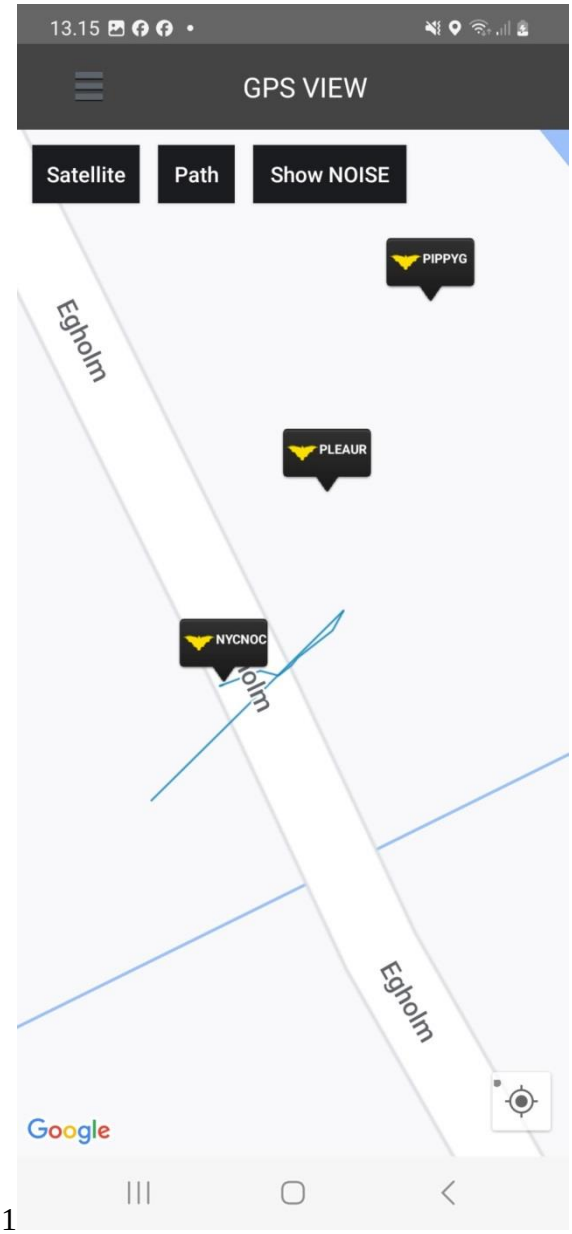
Fra Egholm by.



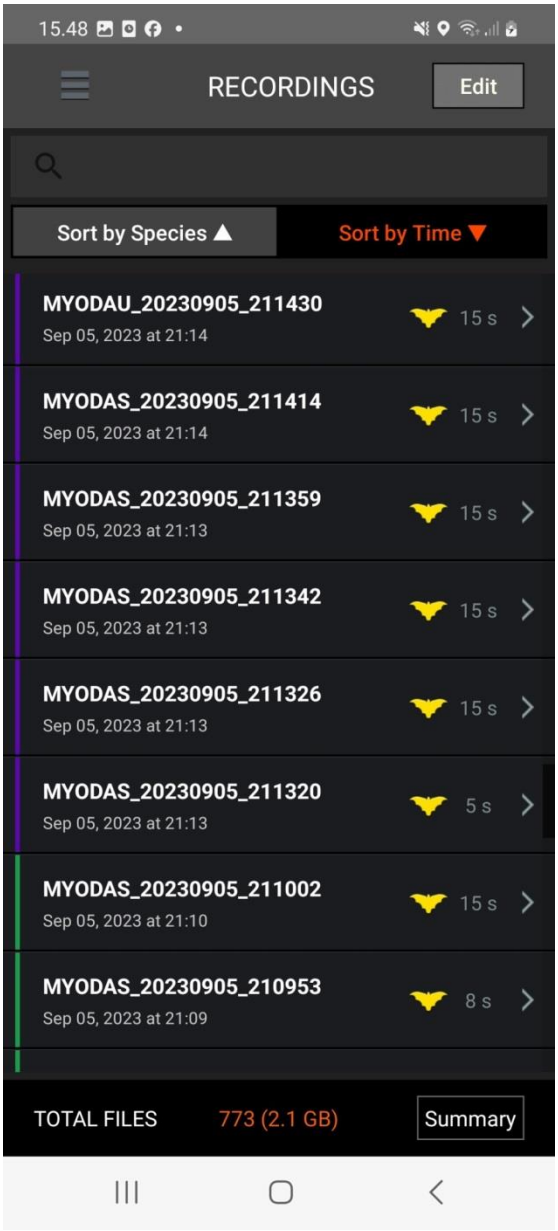
Mere fra Egholm by.



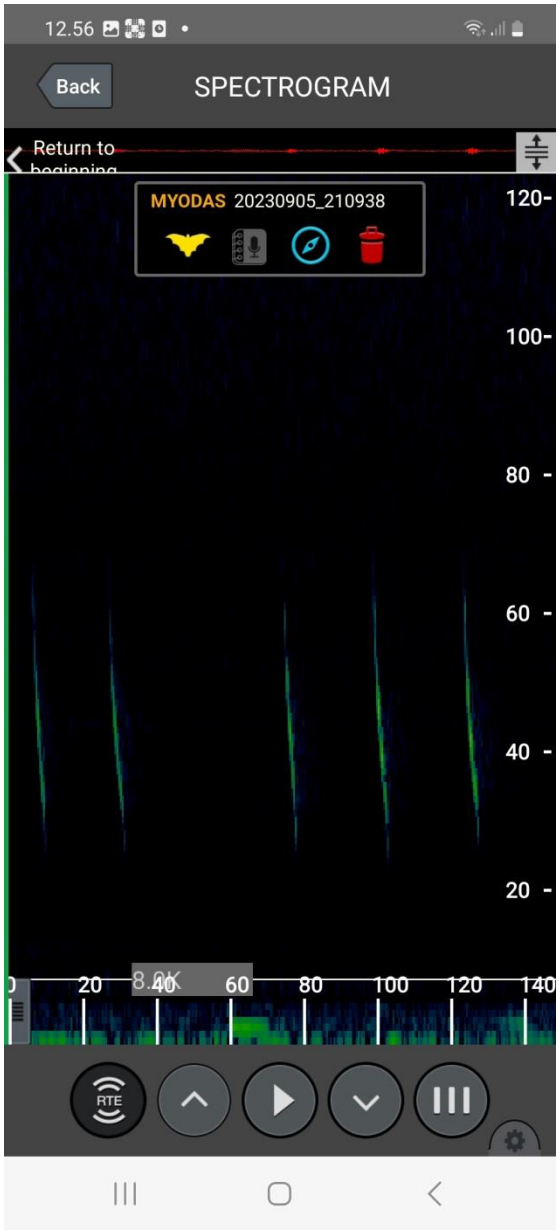
Optagelser fra Egholms østlige del.



Optagelser fra Egholm nr. 11

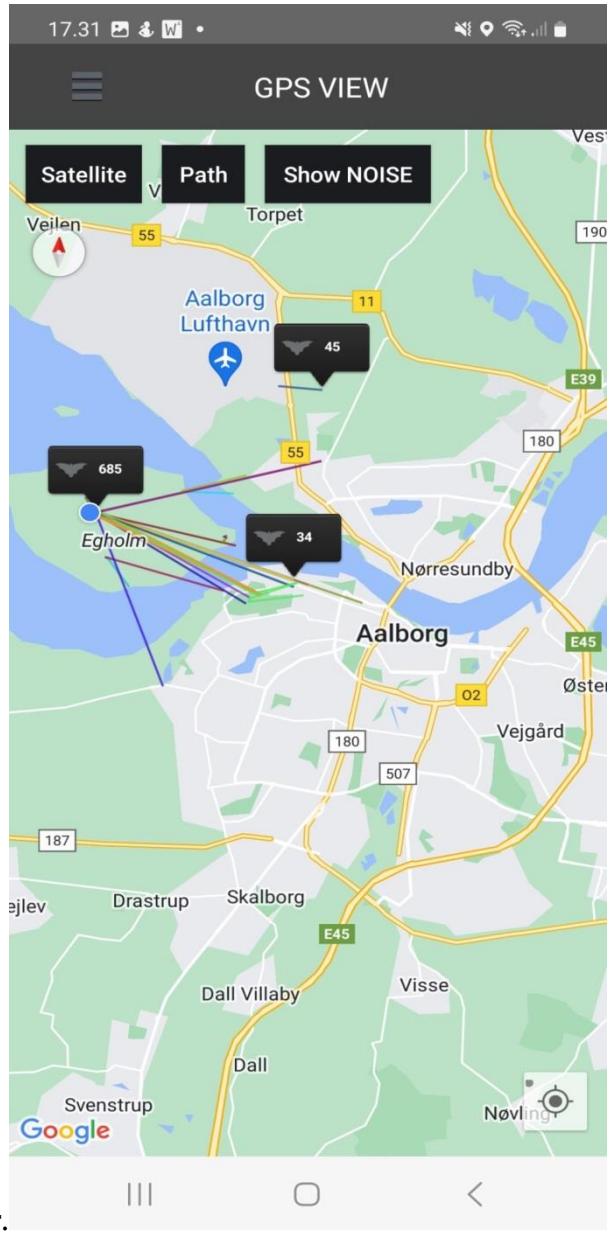


Her et enkelt screenshot, af optagelser fra den 05-09 2023 fra kl. 21.09.53 til 21.14.30

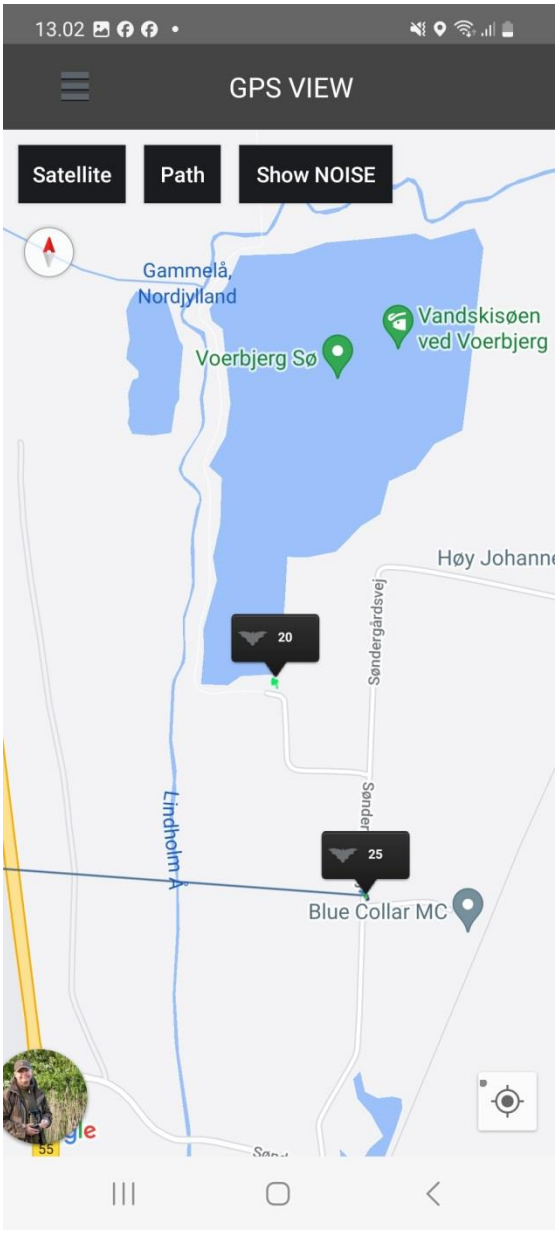


Spectrogram af Damflagermus.

Vi har naturligvis også spektogrammer af alle de øvrige arter, som vi har optaget.

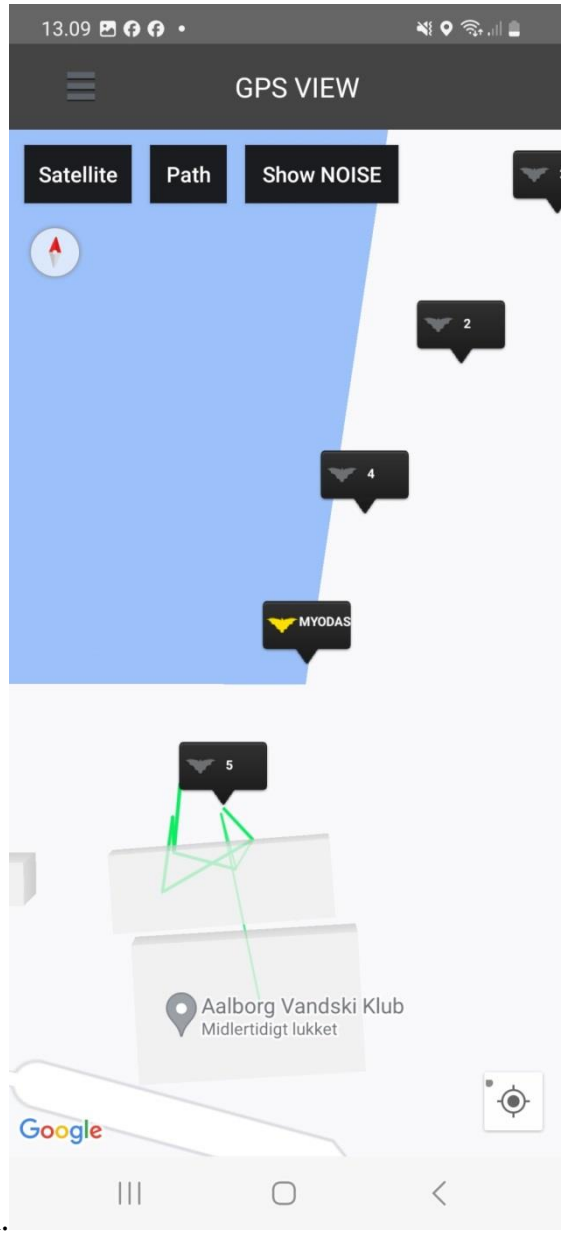


Oversigt af samlet antal optagelser.



Optagelser fra Vandskisøen

Udpensling af opt. Fra vandskisøen.



Dette afsnit omhandler padder, bl.a. Strandtudser på Egholm:

Strandtudser, og andre padder:

Egholms venner påstår, at de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten, for hhv. Strandtudse og Spidssnudet frø, slet ikke er tilstrækkelige til, at en motorvej over Egholm, kan anlægges lovligt, Vi mener, at skal man anlægge en 3. Limfjordsforbindelse, skal der enten være som et af de mange alternativer, som gennem mange års debat har været foreslået i den østlige del af byen, f.eks. som et enkelt ekstra rør ved E45, en citytunnel, eller forslaget om en linjeføring ude ved Nordjyllandsværket.

Det kan også muligvis også lade sig gøre at bibeholde linjeføringen i vest, hvis man borer en tunnel hele vejen under Limfjorden fra Mølholm til Lindholm.

En forbindelse, som beskrevet, over Egholm vil, i vores optik, være fatal for padderne.

Forekomst af arterne i linjeføringen:

Her et udsnit af et kort over forekomst af Strandtudser og Spidssnudet frø, i Aalborg kommune. Kortet eg kopieret fra kommunens udgivelse; ”Kortlægning af beskyttet natur”:



De grå cirkler indikerer hvor Strandtudser er registreret i kommunen. De grønne mærker viser hvor der er registreret Spidssnudet frø. Der dog en fejl, da Spidssnudet frø, også er registreret på Egholm.

Siden dette kort blev lavet, er der også registreret Strandtudser på den vestligste del af Egholm, hvor der på billedet er en ”bar plet”.

Fra tidligere VVM redegørelser og opdateringer, kan det ses, at Vejdirektoratets folk, ikke har fundet helt så mange Strandtudser, men det kan jo skyldes, at man har haft propper i ørene, og vendt kikkerten forkert. Eller sagt på dansk, man har ikke søgt mere end højst nødvendigt.

Vi har, i forbindelse med en høring af en tidligere VVM redegørelse, gjort vejdirektoratet opmærksom på, at vi er bekymrede for Strandtudsernes tilstand, og

mulighed for at formere sig, og udøve en udveksling mellem bestanden på henholdsvis den østlige, og den vestlige del, af en evt. motorvej tværs over Egholm. Vores bekymring går både på barriereeffekten, og støjen.

Vi stillede følgende spørgsmål:

Hvorfor er der ikke foretaget undersøgelser af om Strandtudser og andre padde-arter, kan påvirkes negativt af trafikstøjen fra en motorvej?

Vejdirektoratet besvarede sådan:

"Vedr. Pkt. 23: Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at udenlandske undersøgelser viser, at vejstøj kan forrykke konkurrenceforholdet mellem paddearter til ugunst for de arter, hvis stemmer trænger dårligst igennem støjen. Vejstøj omfatter de frekvenser, hvor tudsernes kvækker. Til gengæld er strandtudse en art, der kvækker meget højt og kan høres langt. Det kan ikke fuldstændig afvises, at støjen kan genere strandtudserne, men erstatningsvandhullerne anlægges netop i nogen afstand fra vejen, hvor støjpåvirkningen er mindre. Vandhullerne på opfyldningen på Egholms sydkyst ligger tættere på linjeføringen end de øvrige, men her er vejen nedsænket og støjpåvirkningen mindre. Det vurderes derfor, at vandhullerne kan fungere som ynglesteder for strandtudse".

Vejdirektoratet har i den seneste Miljøkonsekvensrapport, på side 120 fig. 4.17 vist, at erstatningsarealer for Strandtudser, skal anlægges på Egholm, bl.a. klods op ad motorvejsdæmningen, både på øst og vest siden, og de har samtidig, på side 121 fig. 4.18 vist, at lignende områder skal anlægges på Aalborgsiden, (her er billedteksten vist forkert, da der står at området er tiltænkt strandtudser på Egholm) også klods op ad motorvejen, både på øst og vest-siden. Det kan man da næppe kalde for "nogen afstand"!?

Vi bemærker, at der er udlagt kompensationsarealer lige op ad motorvejen. Her vil der døgnet rundt være voldsom støj!

Andre kompensationsarealer, er vist på privat grund, der ikke er omfattet af de tinglyste byggelinjer.

Strandtudsehanner vil normalt ikke kvække, (for at tiltrække hunner) når der er et støjniveau svarende til støjen fra vind på ca. 4 sek./m.

Der vil derfor være risiko for, at paddernes ynglesucces påvirkes negativt, når de henvises til arealer, som ligger i konstant støj, som er meget højere. Vi finder derfor, at der slet ikke er tale om afværgeforanstaltninger, når man udlægger erstatningsarealer, klods op ad motorvejen. I stedet, virker det som om Vejdirektoratet planlægger at udrydde arten på Ergholm!?

En forbindelse over Egholm vil være fatal for padderne og direkte ulovlig, da der jo findes gode alternativer.

En motorvej der fjerner levesteder, direkte forstyrrer bilag IV-arterne strandtudse og Spidssnudet frø er en klar krænkelse af EU's Habitatdirektiv, der jo netop strengt beskytter disse arter.

Kompenserende tiltag, eller mangel på samme:

Sådan står der i den nye MKR på side 15.:

(det med rød skrift, er Egholms Venners kommentarer og spørgsmål).

"De fleste arter af padder er generelt stedfaste og vandrer typisk kun meget kort mellem deres ynglevandhuller og vinteropholdssteder. Strandtudse vandrer dog gerne længere efter nye ynglevandhuller, da arten er en udpræget pionerart. Men hanner, som først har ynglet i et vandhul, vil ofte ikke flytte til andre vandhuller, står der på Naturstyrelsens hjemmeside. Etablering af motorvejen vil lokalt medføre en øget barriereeffekt, som vil bidrage til en isolering af paddebestande på hver side af vejanlægget. Effekten forstærkes af, at lys og lyd også kan påvirke padders adfærd.

For at kompensere for barriereeffekten anlægges der flere faunapassager under motorvejen med tilhørende paddehegn, der leder padderne til passagerne, ligesom der etableres nye vandhuller, hvor det er relevant. Altså klods op ad motorvejen på både øst og vest-siden!? Konsekvensen for padderne vil derfor være ikke væsentlig" Hvilke erfaringer, og videnskabelige undersøgelser, ligger til grund for denne påstand?

Det er ikke lykkedes os, at opdrive nogen videnskabelig rapport, som konkluderer, at Vejdirektoratets faunapassager, har den ønskede effekt (med mindre man ønsker at skade dem).

Kan vejdirektoratet evt. fremvise en videnskabelig undersøgelse, der dokumenterer, at afværgeforanstaltninger, som beskrevet i MKR kan sikre gunstig bevaringsstatus for Strandtudser?

Ved at lave hegn, som leder padder hen til passagerne, som bl.a. oddere, jo også kan bruge, leder man jo nemt tudserne lige i gabet på sultne oddere, der som bekendt også har padder på menukortet. Tudser, som kravler langs paddehegn, vil også være mere udsatte for at blive ædt, at krager og Råger, der som bekendt æder padder. Derfor vil afværgeforanstaltning med paddehegn, som leder tudserne hen til faunapassager, virke, som rene dødsfælder!

De områder, som er skraveret på figur 4.17 og 4.18 rækker i øvrigt langt ud over de tinglyste byggelinjer.. Har vejdirektoratet virkelig ret til, at overtræde loven om den private ejendomsret, for at lave nogle kompensationsarealer, fordi man selv overtræder loven om beskyttelse af bilag 4 arter?

Når motorvejen er etableret, skal der desuden gennemføres overvågning af forekomsterne af strandtudse på Egholm og syd for Limfjorden, så det kan undersøges om de gennemførte tiltag er tilstrækkelige. Desuden etableres flere erstatningsvandhuller på landudvidelsen på den sydlige del af Egholm for at forbedre levesteder for strandtudse. Med andre ord, så prøver man sig bare frem, men har ingen faktuel viden om, hvorvidt de afværgeforanstaltninger man har gættet på måske virker, alligevel ikke er brugbare.?? Hvis det så viser sig at de ikke virker, og Vejdirektoratet har taget fejl, kan det jo nemt være for sent til, at man kan bevare bestanden, på et rimeligt niveau.

Strandtudsebestanden, på Egholm, og i Mølholm, skal, efter vores mening, altså ikke udgøre forsøgsdyr, som en konsekvens af Vejdirektoratets manglende viden..

Der er absolut intet, der kan retfærdiggøre, at Vejdirektoratet spiller hasard, med den økologiske funktionalitet, for strandtudserne, og andre padder. Strandtudsen er bilag 4 art, og den er rødlistet, og kvalificeret som "truet EN" altså en art, som Danmark er forpligtet til at passe særligt godt på! Den er gået mere tilbage end andre padder, så der er ingen undskyldning for at lave forsøg med den!

Der står også i MKRen: "Ved nedlæggelse af vandhuller, der er egnede til ynglende padder, anlægges kompensationsvandhuller på egnede placeringer i nærheden af eksisterende paddebestande senest to år før de eksisterende vandhuller nedlægges. Herved har især juvenile padder mulighed for at kolonisere de nye vandhuller, før de gamle ynglesteder nedlægges" Er det meningen, at disse vandhuller, skal anlægges

før, der etableres trykpuder tværs over Egholm? Kan man uden risiko, for at skade eller dræbe en masse padder, etablere trykpude på tværs af Egholm?

Hvad med de erstatningsvandhuller, der skal lavet på landvindingen? Skal de laves før der graves ud til tunnelporten?

Må man bare indfange Strandtudser og Spidssnudede frøer?

Der står sådan i lovgivningen, Habitatdirektivets Artikel 6: "Strandtudse, og Spidssnudet frø, er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, som omfatter dyre- og plantearter af fællesskabsbetydning, som kræver streng beskyttelse. Det omfatter bl.a. forbud mod a) Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen. b) Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer. c) Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. Habitatdirektivet har stor betydning for strandtudse, da det gør ansvaret overfor arten til en fælles, international forpligtelse".citat slut.

Må man indfange padder, som er omfattet af habitatdirektivet, og er bilag IV art, rødlistet, og kategoriseret som truet, når der er andre muligheder for en linjeføring, som gør at det ikke bliver nødvendigt at fravige habitatdirektivet, eller andre love, direktiver og konventioner? Egholms Venner mener NEJ!

Og som tidliere nævnt, er der adskillige andre muligheder for at etablere en 3. Limfjordsforbindelse. Men kun en mulighed for at bevare en bynær småø, med et dyre og planteliv, af meget høj klasse, samt en ø, der udgør et rekreativt åndehul, for storbyens fortravlede befolkning.

Lige et supplement:

Uddrag fra Lovforslag til anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse:

3.4.2.1 Vurdering af betingelserne for fravigelse efter habitatdirektivets artikel 16, stk. 1
Habitatdirektivets artikel 12 kan i henhold til direktivets artikel 16, stk. 1, litra c, kun fraviges i de tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, og hvor der ikke findes andre brugbare alternativer. Det er

endvidere en betingelse, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af bestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, samt at der træffes kompenserende foranstaltninger.

Vi har tidligere i dette og andre afsnit redegjort for vores opfattelse af andre brugbare alternativer, som vi mener der er mange af. Og vil her også påpege, at de afværgeforanstaltninger, der lægges op til langt fra bevirker, at man med sikkerhed kan fastslå, at bestanden af Strandtudser, og Spidssnudet frø, og andre padder, i linjeføringen, ikke mindst på Egholm, kan opretholdes, i deres naturlige udbredelsesområde! Vi mener derfor, at en fravigelse fra habitatdirektivet, ikke er en mulighed!

Og i øvrigt noget, som man ikke skal søge om, med mindre der er tale om tiltag, som kan forbedre de beskyttede arters forhold!

Dette afsnit omhandler først og fremmest fugle:

Dette afsnit er Egholms venners høringssvar vedrørende fugle:

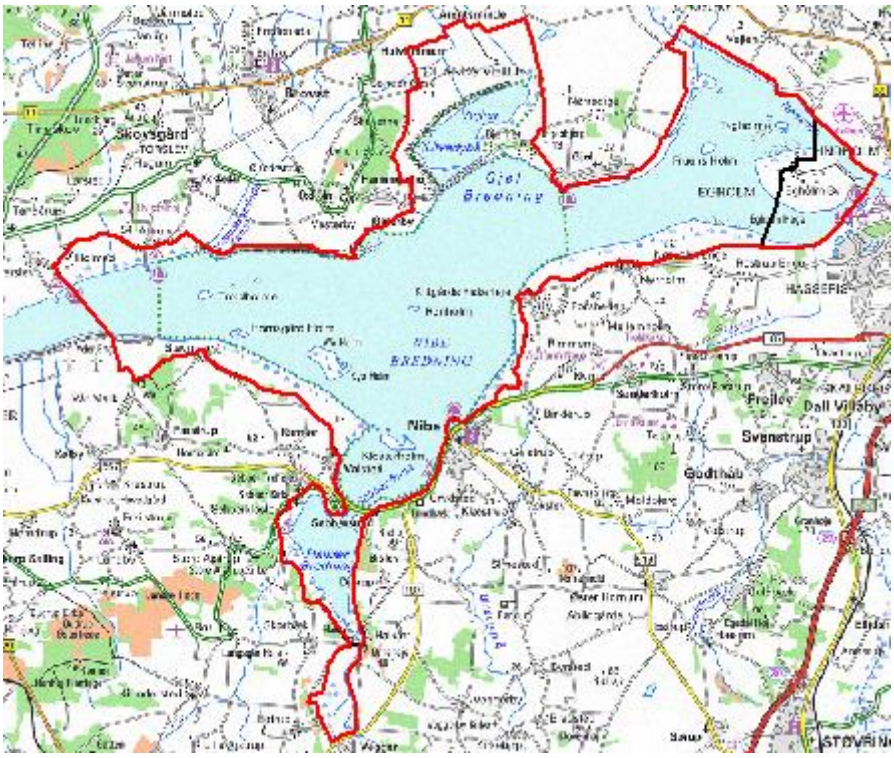
Egholms venner mener ikke, at der på lovlig vis kan laves en motorvej over Egholm, som anvist i Lovforslaget, og Miljøkonsekvensrapporten!

Der forekommer en lang række strengt beskyttede fugle i linjeføringen, de fleste er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet, hvilket betyder, at de enkelte lande er forpligtede til at bevare dem. Nogle er på udpegningsarter, og det betyder, at der hvor de beskyttede fugle vælger at befinde sig, regelmæssigt i gennem længere tid, og betydeligt antal, der skal der udpeges fuglebeskyttelsesområder (FBOer).

Egholms Venner har gennem mange år, gentagende gange henvendt sig til flere af de danske myndigheder, så som: Miljøstyrelsen, flere forskellige Miljøministre, og Aalborg kommune, for at få udvidet FBO nr. 1 Nibe bredning til at omfatte hele det IBA område, som Dansk Ornitologisk forening, udpegede for mange år siden (2014).

Hver gang, har vi fået det, som populært kaldes for ”bla, bla, bla svar”, som i grove træk, bare gik på; at fuglene jo bare kan være i det eksisterende Natura 2000 område.

Se kort over IBA: IBA 1, Ulvedybet & Nibe Bredning



DOF's forslag til ændringer af lokalitetens afgrænsning

EU-fuglebeskyttelsesområdet bør udvides dels mod syd med den nedre del af Halkær Ådal, hvor der i 2005 blev etableret en sø med tilliggende eng/vådområde (A. Steen-Hansen, pers. medd. 2004), **dels mod øst med Egholm og omgivende farvand, da ålegræsforekomsterne omkring Egholm har bredt sig og de lysbugede knortegæs i stort omfang bruger disse områder (T. Kjeldsen, DN Nordjylland, pers. medd. 2014).**

På områdets udpegningsgrundlag findes trækfuglene skestork, knopsvane, pibesvane, sangsvane, grågås, kortnæbbet gås, bramgås, lysbuget knortegås, pibeand, krikand, hvinand, toppet skallesluger, blishøne, klyde og hjejle. På områdets udpegningsgrundlag findes ud over de nævnte trækfugle mange ynglefugle, der i perioder trækker over landegrænser: skestork, rørhøg, hedehøg, klyde, almindelig ryle, brushane, dværgterne, splitterne, fjordterne, havterne, fiskeørnog blåhals. På udpegningsgrundlaget er desuden rørdrum som er en udpræget standfugl, men som i hårde vintre kan trække over grænsen.

Er det så bare pjat, at EV ønsker området udvidet?

Her er en lille artikel fra: "Den Store Danske" af Professor Peter Pagh, som er en af de ypperste eksperter i miljøret, som vi har i Danmark:

EF-fuglebeskyttelsesområde, betegnelse for de særlige fugle*b*eskyttelses*o*mråder (SBO), som Danmark efter EU's fuglebeskyttelsesdirektiv fra 1979 er forpligtet til at udpege for trækfugle og særligt beskyttede fuglearter. Områderne udpeges af Naturstyrelsen. Der er i Danmark udlagt 113 SBO'er med et samlet areal på ca. 14.700 km^2, hvoraf størstedelen er havområde (2016). Se også EU-habitatområde og Ramsarkonventionen.

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at udpegning og afgrænsning af disse områder alene skal baseres på ornitologiske kriterier, mens det er ulovligt at inddrage samfundsøkonomiske, rekreative eller privatøkonomiske hensyn ved udpegningen. Til forskel fra EU-habitatområder er udpegningen af nye områder dynamisk. Såfremt de beskyttede fugle vælger et nyt område, vil det derfor være nødvendigt at udlægge et nyt SBO. Når et område er udpeget, indtræder der en vidtgående beskyttelse af området som levested på linje med den beskyttelse, der gælder for EU-habitatområder efter EU's habitatdirektiv.

Hvis der påføres skade på en lokalitets gunstige bevaringsstatus eller på trækfugle og særligt beskyttede områder, vil skadevolder være ansvarlig efter EU's miljøansvarsdirektiv. Citat slut.

Så i stedet for at bruge milliarder på, at fordrive fugle, og ødelægge plante og dyrelivet i fjorden, ved at etablere en motorvej over Egholm, burde Regeringen, arbejde for, at hele Egholm, samt Limfjorden rundt om, blev udlagt som Natura 2000 område. Vi mener faktisk, at det strider mod EF fuglebeskyttelsesdirektivet, at området ikke for længst er udpeget! Vi mener derfor også at det vil stride i mod Fuglebeskyttelsesdirektivet, hvis der anlægges en motorvej over Egholm. Ikke mindst i lyset af, at der findes adskillige andre steder hvor der kan laves en forbindelse, og det oven i købet billigere, og bedre rent trafikalt.

Til orientering:

Indsendte klager:

Egholms Venner har, i 2023 sendt klager til hhv. EU kommissionen, og EU parlamentets borgerklageudvalg, fordi vi mener, at Danmark, bevidst undgår, at

overholde sin forpligtelse til at udvide FBO nr. 1 til at omfatte IBA området, som er vist her over.

Vi kan se i forslag til anlægslov, at Transportministeriet, er helt bekendt med reglerne om, at der skal udpeges Fuglebeskyttelsesområder, til sjældne, truede og karakteristiske fugle:

Her et uddrag fra side 28 i Forslaget:

Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one-stop shop bekendtgørelsen, men rapporterne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147 /EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (herefter habitatdirektivet).
Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

På områdets udpegningsgrundlag findes trækfuglene: skestork, knopsvane, pibesvane, sangsvane, grågås, kortnæbbet gås, bramgås, lysbuget knortegås, pibeand, krikand, hvinand, toppet skallesluger, blishøne, klyde og hjejle. På områdets udpegningsgrundlag findes ud over de nævnte trækfugle mange ynglefugle, der i perioder trækker over landegrænser: skestork, rørhøg, hedehøg, klyde, almindelig ryle, brushane, dværgterne, splitterne, fjordterne, havterne, fiskeørn og blåhals. På udpegningsgrundlaget er desuden rørdrum som er en udpræget standfugl, men som i hårde vintre kan trække over grænsen.

Alle nævnte udpegningsarter er dokumenteret på og omkring Egholm, og alle er dokumenteret udenfor det eksisterende Natura 200 område..

I tidligere VVM redegørelser er det dokumenteret, at Egholm er et vigtigt sted for Lysbugede knortegæs, og at over 1 % af bestanden ofte befinder sig i IBA området, men uden for det eksisterende FBO. Dette bekræftes også af adskillige indberetninger på DOF basen, Naturbasen, samt arter.dk.

Der er ingen tvivl om, at fuglen, og nok især vandfuglene, som lever af planter og dyr i vandet, vil påvirkes negativt, både i anlægsfasen og i driftsfasen af en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm. Det benægtes jo egentlig heller ikke af VVM materialet, gennem tiderne, eller af hverken MKR, eller lovforslag.

Konsekvensen er selvfølgelig væsentlig, i det øjeblik man fjerner et stort område med ålegræs, som man har planlagt i både Nørredybet, og i Sønderdybet.

På side. 22, i miljøkonsekvensrapporten står der, at ca. **30 ha** med ålegræs, vil blive ødelagt ved tildækning med sediment, ved nedsænkningen af tunnelen syd for Egholm.

I den VVM-rapport som blev gennemført i 2006 og opdateret i 2011, antog man et sedimentspild på 100 % af den lette gytjefraktion. I VVM-rapporten 2021 antog man et spild på 20 % (ved at argumentere for bedre gravemetoder) og i MKVR 2023 er spildprocenten reduceret til 10 %.!? Ifølge MKV 2023 skal der opgraves 1.000.000 ton sediment og gytjefraktionen vurderes at udgøre 70 % af sedimentet. Der er således en meget stor forskel på hvorvidt der spredes 700.000 ton, 140.000 ton eller 70.000 ton gytjesediment. Er der mon en videnskabelig, og sandfærdig forklaring på hvordan sedimentspild, pludselig kan reduceres så markant, fra undersøgelse til undersøgelse?

Men hvis man vis der regnes med, at bundfældning med over 12 kg/m2 er skadelig, vil det dreje sig om ca. 150 ha hvor ålegræsbevoksning vil blive ødelagt. Dermed må det konkluderes, at de 60 ha, som man, guderne må vide hvordan? Vil tilplante med ålegræs, vil være et alt for begrænset område til at kompensere for det ødelagte. Og det er bare i Sønderdybet. Lysbuget knortegås, er som det måske er bekendt, afhængig af at der er rigeligt med ålegræs i fjorden, så den kan æde sig stærk nok, til at klare turen fra Egholm, til Svalbard. Hvis den tvinges til at søge for meget alternativ føde, så som vinterhvede, og diverse græsser, bliver den ikke stærk nok til at den kan klare flyveturen, og efterfølgende æglægning, og yngelpleje. Det ender med, at bestanden kommer til at bestå af for mange gamle fugle, og det vil på sigt betyde en betydelig risiko for at bestanden ikke kan reproducere sig i tilstrækkeligt antal.

Fra tidligere VVM opdatering, og fra Miljøkonsekvensrapporten, har vi følgende:

Konsekvenser i anlægsfasen:

I anlægsfasen kan der ske en fortrængning af fugle, dels som følge af arealinddragelser ved anlæg af motorvej, sænketunnel og lavbro, og dels som følge af forstyrrelser i forbindelse med anlægsarbejdet, som støj og visuel forstyrrelse.

Desuden kan der ske en ændring af fuglenes fødegrundlag (tab eller forringelse af fødesøgnings-områder) i forbindelse med spredning af sediment til fødesøgningsområder fra graveaktiviteter i fjorden.

Med hensyn til fortrængning af fugle vurderes det samlet set, at anlægsarbejdet vil medføre **moderate** til **væsentlige** konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende, rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer i stort antal i vinterhalvåret.

Navnlig ynglefugle som vadefugle, f.eks. klyde, må dog forventes helt at forsvinde fra anlægsområdet. Det er jo f.eks. helt uacceptabelt, når nu der findes alternativer til linjeføring, hvor der ikke fordrives nogen fugleart!

Der vil ske påvirkning af fuglenes fødegrundlag fra sedimentation med direkte tab af fourageringsområder, idet der sker en reduktion af ålegræsområder og anden vegetation. De fugle, der udnytter ålegræs og andre vandplanter samt smådyr såsom snegle og krebsdyr, der lever i vegetationen, vil ikke kunne fouragere i et påvirket område omkring tunnel, dvs. indtil ca. 1 km omkring linjeføringen, og forventes derfor at blive fortrængt til andre lokaliteter i Limfjorden. Da påvirkningen er længerevarende, dvs. flere år også udover anlægsfasen, fordi ålegræs ikke gendannes særligt hurtigt, men af lokal udbredelse, vurderes konsekvensen for fuglene at være **begrænset**. Citat slut.

Begrænset er altså alligevel en alvorlig krænkelse af Fuglebeskyttelsesdirektivet, som ikke på nogen måde er nødvendig, når nu der findes alternativer til linjeføring, hvor der ikke fordrives nogen fugleart!

Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one-stop shop bekendtgørelsen, men rapporterne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, Europa-Parlamentets
og Rådets direktiv 2009/147 /EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992

om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv
2013/17/EU af 13. maj 2013 (herefter habitatdirektivet).
Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Gravearbejdet vil givetvis jage mange fugle bort fra områderne hvor de plejer at fouragere. Vi bemærker, at gravearbejdet netop er henlagt til vinterperioden, hvor de Lysbugede knortegæs befinder sig i området. Det er jo meget uheldigt, og vi forstår også, at man ikke må grave i ålegræssets vækstperiode, så vi anser det derfor som en betingelse for at man kan lave en 3. Limfjordsforbindelse, at den anlægges uden for IBA området, hvor den ikke skader nogen udpegningsart væsentligt. Eller man borer en tunnel fra Mølholm til Voerbjerg: Derved kommer man fri af de lysbugede knortegæs vinter opholdsområde.

Konsekvenser i driftsfasen

I driftsfasen kan der ske fortrængning af fugle som følge af trafikkens støj og visuelle forstyrrelse. Derudover vil en ny lavbro over Nørredyb kunne udgøre en barriereeffekt for fugle og risiko for kollision med broen.

De ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller søger føde i området, forventes efter etablering af motorvejen at være nødt til at søge til andre egnede lokaliteter som følge af forstyrrelsen. Derfor vil Egholmlinjens konsekvenser i driftsfasen over Egholm være **moderat** til **væsentlig**.

Der er ingen grund til at fortrænge nogen fugl fra sit naturlige og selvvalgte habitat, når der er andre og bedre steder hvor der kan anlægges en forbindelse over/under fjorden.

Venlig hilsen

Foreningen Egholms Venner

V/Henrik Mørch

Egholm 59

9000 Aalborg

AALBORG STIFT
Stiftsøvrigheden

Sag nr. 2023 - 35713 / Akt. nr. 2736048
MJOH

Dato: 4. januar 2024

By-, Land- og Kirkeministeriet
Att. Karen Ebbensgaard Jessen

Bemærkninger til lovforslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Stift har modtaget forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, i form af en ca. 20. km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

I forbindelse med behandling af sagen, har Aalborg Stift valgt at anmode Den kongelige Bygningsinspektør om en udtalelse. Udtalelsen er vedhæftet dette brev. Der henvises til udtalelsen for uddybende bemærkninger.

Af det fremsendte lovforslag fremgår det, at der planlægges med at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, da det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes, at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed. Det er derfor etableringen af støjskærme, som udgør den primære påvirkning af kirken.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forberede den landskabelige indpasning.

Aalborg Stift skal anmode om, at selve etableringen af støjskærme sker i samarbejde med de kirkelige myndigheder og imødeser i den forbindelse et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

Ellers giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Marie Johansen
chefkonsulent

Thulebakken 1 · 9000 Aalborg - Tlf.: 98 18 80 88

www.aalborg.stift.dk – E-post: kmaal@km.dk

-- AKT 311294 -- BILAG 68 -- [Udtalelse Konsekvenser 3. Limfjorsforbindelse] --

VMB

VMB Arkitekter A/S • Skovvejen 46i 8000 Aarhus C • vmb@vmb-arkitekter.dk • vmb-arkitekter.dk • T: 86138900 • CVR: 14247335

Aalborg Stift
Thulebakken 1, 9000 Aalborg
Att.: Marie Johansen

Aarhus den 3. januar 2024

Deres Ref.: 2724237

Vedr. Konsekvenser af 3. Limfjordsforbindelse

Med anmodning om udtalelse har Stiftet den 20. december 2023 fremsendt høringsmateriale fra Vejdirektoratet vedrørende et forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget er et produkt af en længere planlægningsproces, hvori der blandt andet er udført en fuld miljøkonsekvensvurdering i 2021. I forlængelse heraf er der udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering, der særligt har fokus på konsekvenser for grundvand, overfladevand, søer, fjorden og den miljømæssige påvirkning af Natura 2000-området vest for øen Egholm. Arkæologi og kulturarv, herunder kirkerne i nærheden af anlægget, behandles ikke i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, da dette tidligere er behandlet i den fulde miljøkonsekvensrapport fra 2021.

I den fulde miljøkonsekvensvurdering fra 2021 kan jeg se, at anlægget gennemskærer fjernbeskyttelseszonen for Dall Kirke og Vadum Kirke. Hvad angår Vadum Kirke, sker dette meget perifert ca. 2,5 km fra kirken og vurderes ikke at påvirke hverken indkig til eller udkig fra kirken. Hvad Dall Kirke angår, er kirken i forvejen præget af en meget tæt beliggenhed til E45, der løber forbi umiddelbart vest for kirken.

I lovforslaget beskrives det, at det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed.

Herudover planlægges det at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, hvor etablering af støjskærme udgør den primære påvirkning.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forbedre den landskabelige indpasning.

Jeg er enig i ovenstående vurderinger og imødeser et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig til og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

I øvrigt giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mette Viuf Larsen
Arkitekt MAA, Kgl. Bygningsinspektør

Skrivelsen er fremsendt pr. mail til:
Aalborg Stift, kmaal@km.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Øster (Trin@advodan.dk)
Titel: Høringsskrivelse, anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - På vegne af Aalborg Flugtskydningsforening.
Sendt: 10-01-2024 13:16
Bilag: Høringsskrivelse.pdf;

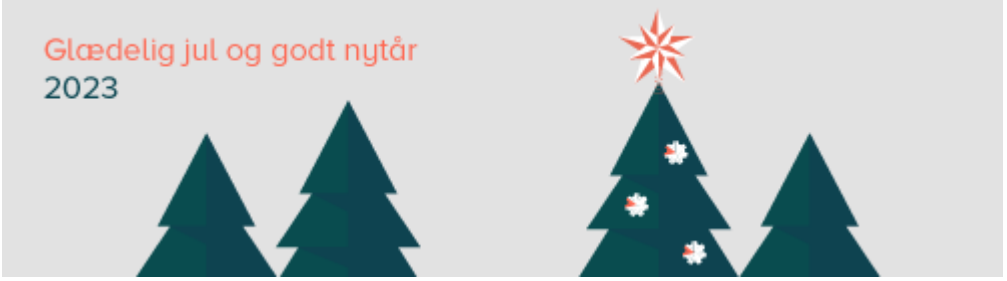
Se venligst vedhæftede høringsskrivelse på vegne af Aalborg Flugtskydningsforening.

Med venlig hilsen

Trine Øster
Advokatfuldmægtig
Direkte: 9631 3308 | Mobil: 2760 5599

ADVODAN
Advodan Aalborg & Brønderslev
Mølleå 1, 1. tv., 9000 Aalborg
CVR: 1926 4890
advodan.dk | Tilmeld nyhedsbrev | LinkedIn
Se hvordan vi behandler dine personoplysninger

Advodan Aalborg og Brønderslev holder ferielukket mellem jul og nytår. Vi er tilbage igen 2. januar 2024.



ADVODAN

Transportministeriet
Att:
trm@trm.dk
arp@trm.dk

Aalborg
Mølleå 1
DK 9000 Aalborg

Brønderslev
Håndværkervej 1
DK 9700 Brønderslev

T: 96 31 33 00
M: aalborg@advodan.dk
SM: sikkermail9000@advodan.dk

Dato: 10. januar 2024
Sagsnr.: 95889

Advokat
Jacob Poulsen Mark
T: 96 31 33 25
M: jpma@advodan.dk

Sekretær
Dorte Brændskov
T: 96 31 33 17
M: dobr@advodan.dk

Bank	Danske Bank
Kontonr.	4368 0011750451
Mobilepay	439663

Hanne Bruun Jacobsen (H)
Per Nielsen (H)
Thomas Frisgaard (H)
Jacob Poulsen Mark (L)
Trine Binderup (L)
Christian Lund Agerbæk (H)
Amalie Weberskov (adv.fm)
Sara Mosegaard Harlund (adv.fm)
Trine Rønhoff Øster (adv.fm)

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Undertegnede er af Aalborg Flugtskydningsforening anmodet om at varetage dennes interesser i forbindelse med anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Som følge heraf tillader undertegnede sig på vegne af Aalborg Flugtskydningsforening at fremkomme med nærværende høringsskrivelse med frist fastsat til 11. januar 2024.

Aalborg Flugtskydningsforening har dennes faciliteter og aktiviteter på en af Aalborg Kommune ejet grund. Nærværende kommunale matrikel er i en sådan grad berørt af den nu planlagte linjeføring, at Aalborg Flugtskydningsforening ikke i fremtiden vil have mulighed for at drive foreningens aktiviteter og faciliteter videre på samme matrikel, men vil skulle anvises til andet areal i kommunen.

Aalborg Flugtskydningsforening ejer anlæg og bygninger på matriklen. Hvis konsekvensen bliver, at Aalborg Flugtskydningsforening skal anvises til andet areal i kommunen, vil dette have betydelige økonomiske og tidsmæssige konsekvenser for Foreningen og dermed også Aalborg Kommune.

Foreningen har over 720 aktive medlemmer, der kommer fra hele landet for at gøre brug af Foreningen. Der er i gennemsnit over året ca. 2000 personer igennem foreningens anlæg om måneden, ligesom Aalborg Flugtskydningsforening huser Talentudviklingscenter Nordjylland (TUCN), hvor foreningen spotter og træner kandidater i OL disciplinerne OL-trap og Skeet- dette i samarbejde mellem Dansk Skytteunion- Skydesport Danmark og DIF. Foreningen er således højt ansete indenfor skydningsdicipliner og danner rammen om et stort fællesskab. Et videre aspekt i sagen er, at det kan være noget nær umuligt at finde nye egnede arealer til foreningen, da yderligere forhold af miljømæssig karakter vil gøre sig gældende i den forbindelse.

Det er Aalborg Flugtskydningsforenings ønske, at der ved den endelige beslutning om anlæggets beliggenhed nøje overvejes nødvendighedskravet for, at anlægget er placeret således, at matr. nr. 52b og 58 a, Hvorup by og Sogn, i sin helhed ikke længere kan danne rammen om foreningens fremtidige virke, samt

de økonomiske konsekvenser dette kan medføre i ekspropriationsmæssig henseende.

Venlig hilsen

Jacob Poulsen Mark

v/ Trine Øster
T: 96313308
M: trin@advodan.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvejen - Foreningen Den Bedste Vej
Sendt: 10-01-2024 13:08

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

BESLUTNINGER BØR TRÆFFES PÅ OPLYST GRUNDLAG.
Uanset om man er for eller imod et anlægsprojekt, så bør den blive DEMOKRATISK vedtaget, så vi kan stole på at vores demokrati bliver overholdt og indenfor lovens rammer. Folketinget skal huske på, at det er vores alle sammes penge og med store konsekvenser for os alle. Derfor opfordrer jeg Folketinget til at sætte sig grundigt ind i, hvad sagen drejer sig om.
Hvis en miljøkonsekvensvurdering IKKE indeholder de oplysninger den skal, som i f.eks. den supplerende miljøkonsekvensrapport om Egholmlinjen, skal vi vide det, så der kan gøres noget ved det inden motorvejen anlægges.
Den demokratiske proces udspringer i dette tilfælde at miljøvurderingsloven $20 der fastslår, at en miljøkonsekvensvurdering SKAL være fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Det er grundlaget for den demokratiske proces: den offentlige høring, politikernes beslutningsgrundlag og dermed anlægsloven.

Det vi ved mangler i miljøkonsekvensrapporten for Egholmlinjen er:
Fra myndighedernes side påstås, at Egholmlinjen er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke findes andre alternativer til løsning af trængslen. Det sidste er ikke rigtigt. En velvalgt udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år og vil endog være væsentligt mere fordelagtig end Egholmmotorvejen. Det skyldes bl.a., at trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges omkring det planlagte tidspunkt 2032.

Transportministeriet nægter at udføre en opdatering af VVM-rapport 2011 for den østlige linjeføring.

Hvor vi og transportministeriet ved, at der - udover den VVM-planlagte paralleltunnel i øst (VVM2011) er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, giver ikke yderligere støj og er 2 mia. billigere.
1. forslag er en udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør.
2. City Tunnelen som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor ”Kridtsvinget” sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.
Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Som Kaj Jørgensen har gjort opmærksom på, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu. Det viser også, at den nye forbindelse kun vil betyde få minutter i tidsgevinst – dog lidt mere for trafikanter, der skal fra Aabybrokanten og længere sydpå end Aalborg. Aabybroborgere skal dog ikke glæde sig for meget, for det fremgår også, at der bliver væsentligt mere trængsel på Thistedvej tæt ved Aalborg.

Egholmforbindelsen vil således give store gener for trafikanter fra Aabybrokanten, der skal på arbejde i Aalborg. Det er vigtigt at få den viden frem til borgere fra Aabybr. Det vil være aktuelt allerede under anlægsfasen med råstoftransporter fra Vadum.
Udeladt er også vitale (og også kendt af ministeriet) oplysninger om asbest, der kan have meget alvorlige konsekvenser for den maritime fødekæde og folkesundheden. En evt. gennemførelse af projektet vil være i strid med vores lands demokratiske principper og til potentiel skade for miljø og folkesundhed.
Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrappporten: ”at der ikke er asbest i Limfjorden”.
Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. På trods af disse fund,

der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Asbest er dokumenteret årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken. Så derfor spiller myndighederne hasard med Aalborgensernes helbred.
Vi ved nu at GeoHav har politianmeldt Transportministeren, så det må være alvorlige ting på spil, og stærkt bekymrende for os alle sammen, hvis vi ikke kan stole på vores myndigheder.
Mht. støj følger Danmark ikke WHO’s anbefalinger af støjgrænser, som er på 53dB, hvor Vejdirektoratet anbefaler 58dB, det er 5 dB over den anbefalede grænse på 53 dB. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig. I forvejen er Aalborg den mest støjbelastede by i Danmark, og vi bliver indkapslet imellem 2 motorveje.
Vejdirektoratets ”opdaterede støjberegninger” er utrolige.
Vejdirektoratet når frem til: ”De samlede opgørelser af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet viser en samlet reduktion af støjpåvirkningen for hele projektet.” Det fremgår at støjskærme ved E45 (Dall og Dall Villaby) medregnes som afværgeforanstaltning til Egholmforbindelsen. 1100 boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge karakteriseres ikke som støjbelastede. Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne

omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.
Det holder ikke, hvis Miljøstyrelsens anbefalinger skal overholdes. Endnu en udeladelse. På forsiden af ugeavisen Ingeniøren: kan man læse om flere sider om godkendelse af lokalplaner der strider med Planloven som tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens anbefalinger og derved tillader beboelse i farlige områder. Det må ikke ske i Aalborg. Vi vil ikke have en motorvej over Egholm, som ødelægger de rekreative områder vi har, hvor der nu er stilhed. I Østrig og Wales har man nu valgt at droppe motorveje, da det giver et betydeligt ringere miljø.
Vores drikkevand er i stor fare for at blive forurenet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD der er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Derfor kan man ikke anbefale en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. VVM-rapporten 2021 gør selv opmærksom på faren. Jordbunden består af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urenset ned i grundvandet. Det er at spille hasard med vores drikkevand.
Vores truede dyrearter. På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej.
De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning. Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når

Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet.
At man kan finde på, at ville ophæve fredning og give dispensation, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet
Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.
Der er andre usikkerheder og mangler i miljøkonsekvensrapporten: Rapporten nævner i kap. 16 usikkerhed og mangler. Formuleringer tyder på, at Sweco selv finder, at manglerne er særligt store vedrørende grundvand og forurenet jord.
Råstoffer
Der er sikkert flere mangler, end Sweco selv omtaler. Der savnes bl.a. oplysninger om råstofgravning, transport m.v. Store dele af Egholmforbindelsen skal anlægges på dæmninger. Dertil kommer udvidelsen af Egholm med 21,2 ha, hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder råstoffer til opfyldning.
Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m3 jord og 2.684.261 m3 bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget. I øvrigt kan jeg ikke se, hvilke råstoffer, der skal anvendes til udvidelsen af Egholm.
Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er ”vejkasseegnet”, så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere.
Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.
Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.
Miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden
Ved rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden, er det vigtigt, at den vurderer konsekvenser dels i forhold til nuværende miljøtilstand, dels i forhold til mulighed for opfyldelse af de mål for miljøtilstanden, der er sat for miljøtilstanden fremover.
Rapporten konkluderer flere steder: ”Samlet set vurderes udledningen ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere målopfyldelse.” Det fremgår, at det er den nuværende tilstand, der sammenlignes med, når der konkluderes, at den ikke forringes.
Den nuværende miljøtilstand er – som beskrevet i rapporten – meget

ringe. Derfor betyder den ekstra forurening fra motorvejsprojektet relativt lidt og kan opvejes af afværgeforanstaltninger.
Som afværgeforanstaltninger medregnes erhvervelse af 62 ha landbrugsjord, der skal omlægges til varig natur. Der medregnes desuden arealinddragelse af 122 ha landbrugsjord til vejanlægget. Omfattende planer for omlægning af lavbundsjorde m.v. fra landbrugsdrift til natur er ved at komme i gang og vil blive intensiveret i de kommende år - helt uafhængigt af motorvejsprojektet. Det er besynderligt at medregne en del af denne omlægning som en afværgeforanstaltning i forbindelse med motorvejsprojektet.
I den danske vandplanlægning er fastsat konkrete miljømål for de enkelte forekomster af
overfladevand og grundvand. Kravet i vandområdeplanerne er som udgangspunkt, at
overfladevandområderne skal opnå "god økologisk tilstand" i løbet af få år (jf. rapportens kap. 5).
Når miljømål i gældende planer skal være realiseret inden motorvejsprojektet forventes færdigt, er det ikke relevant at sammenligne konsekvenserne med den aktuelle elendige miljøtilstand i vandløb, søer og Limfjorden. I rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser tilføjes, at motorvejsprojektet ikke vil forhindre senere målopfyldelse. Formuleringen om, at projektet ikke "forhindrer" er næppe tilfældig. Det har ikke været muligt at skrive, at projektet ikke påvirker målopfyldelsen.
Rapporten burde have oplyst, at forureningen fra motorvejsprojektet vil gøre det klart vanskeligere at realisere miljømålene. Der skal med andre ord i de kommende år stilles (endnu) strengere krav til landbrug, industri og rensningsanlæg for at opfylde målene om god økologisk tilstand i vandløb, søer og Limfjorden. Det betyder større omkostninger for borgere, virksomheder og kommuner i Nordjylland.
Transparens er en forudsætning for en demokratisk proces. Uden det kan der ikke træffes beslutninger på et oplyst grundlag.
Hvis et ministerium og en styrelse bevidst tilbageholder oplysninger om miljøkonsekvenser er det, at de ikke arbejder for Danmark og danskerne. Og at de gladeligt tilsidesætter demokrati og retsstat for at varetage andre interesser.

Med venlig hilsen

Foreningen Den Bedste Vej

Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Emil Drevsfeldt Nielsen (emni@danskmetal.dk)
Fra: Sara Lützen (salu@danskmetal.dk)
Titel: Høringssvar Dansk Metal: høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:06
Bilag: Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse. Dansk Metal.pdf;

Til transportministeriet

Hermed fremsender jeg Dansk Metals høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse.

Såfremt vedhæftede giver anledning til spørgsmål, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Sara Lützen
Erhvervspolitisk konsulent
Direkte 33632248
Mobil 20372670
Mail salu@danskmetal.dk



DANSK METAL

Formandssekretariatet
Forbundshuset
Molestien 7
2450 København SV
Telefon 33632000
Besøg vores hjemmeside
Følg os på Facebook

Dansk Metal: Vi passer på dine data – læs vores persondatapolitik

HØRINGSSVAR
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt til e-mail:
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

10. januar 2024

Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Transportministeriet til *Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse*.

For Dansk Metal er det vigtigt, at vores infrastruktur binder hele Danmark sammen. Vi ser desværre hvordan trængsel flere steder viser, at centrale strækninger af vores infrastruktur er presset til det maksimale. I Dansk Metal er vi derfor særdeles positive over for Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021. Planen er med til at sikre en nødvendig udbygning af vores vejnet, så det kan håndtere det stigende pres fra både private pendlere og godstransport. Dansk Metal hilser derfor regeringens forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm velkommen.

Det haster nemlig med vedtagelsen og realiseringen af en 3. Limfjordsforbindelse. 39 procent af Dansk Metals medlemmer i Region Nordjylland sidder mindst én gang om ugen i kø i bilen på vej til arbejde. Her oplever næsten hver femte, at de kommer for sent pga. trængsel på vejene. For Dansk Metals medlemmer er fremkommelighed på vejene og for bilisterne helt afgørende for at de kan komme på arbejde til tiden. 35 procent af vores medlemmer i regionen har nemlig ikke mulighed for at anvende offentlig transport, da industrivirksomhederne i området ikke er dækket af offentlige trafikudbydere, og dermed er bilen eneste mulige transportform til og fra arbejde.

En 3. Limfjordsforbindelse er også vigtig for at sikre et Danmark, der hænger sammen. Ikke mindst når det kommer til godstransporten og trængslen gennem Aalborg by er det vigtigt, at kapaciteten på de nordjyske veje udvides. En ny forbindelse vil særligt lette livet for de mange medarbejdere og pendlere, som passerer Limfjorden på vej til og fra arbejde. I dag er risikoen for kø og blokade ganske stor i tilfælde af uheld, og det øger omkostningerne for både virksomheder og for samfundet. Samtidig medvirker det til stor usikkerhed i dagligdagen for de mange pendlere.

Dansk Metal vil på samme tid gerne kvittere for Aalborg Kommunes store medfinansieringsbidrag på 600 mio. kr. Dette understreger den lokale opbakning til projektet.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sammenslutning af Danske Småøer (sekretariatet@danske-smaaoer.dk)
Titel: Høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:54
Bilag: Høringssvar SaDS vedr motorvej over Egholm januar 2024.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ”Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”.

Med venlig hilsen
Ann-Britt Nørgaard
Kommunikation og netværk

Sammenslutningen af Danske Småøer
Association of danish Small Islands
Strynø Brovej 12 | 5943 Strynø | Denmark

Tlf: 28 83 70 90

www.danske-smaaoer.dk

Til

Transportministeriet

Fejø, 10. januar 2024

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Egholm er en af Sammenslutningen af Danske Småøers 27 medlemmer. Med det fremlagte forslag til anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse er egholmboerne i overhængende fare for at miste deres ø og deres ø-identitet, og Danmark er i fare for at gøre uoprettelig skade på en unik natur- og kulturperle.

Motorvejen vil skære øen over i to og påvirke natur og ø-oplevelsen overalt på Egholm. Lovforslagets afsnit 9.6. beskriver tydeligt konsekvenserne for Egholm både under anlægningsperioden og efterfølgende i driftsfasen af motorvejen: "De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet."

Øen bliver med andre ord aldrig den samme.
Man har simpelthen ved anlægget af motorvejen valgt at ofre Egholm.
Det mener vi i Sammenslutningen af Danske Småøer er forkert og beslutningen bør omgøres.

Omkring 100.000 gæster besøger årligt Egholm – ikke bare i sommerperioden, men året rundt. Disse gæster tiltrækkes af naturen og stilheden og bidrager ikke alene til Egholms økonomi, men også til økonomien i Ålborg by og resten af kommunen.

På Egholm kan ålborgenserne på ganske kort tid sejle til en forholdsvis uforstyrret ø med bynær stilhed og ro. Hvis den 3. Limfjordsforbindelse i den fremlagte udformning bliver en realitet, vil dette åndehul for ålborgenserne, for vuggestue-, børnehave- og skolebørn forsvinde.

Vi ved, at når turister besøger de danske småøer, søger de fred og ro, unikke naturoplevelser, øernes særlige kulturhistorie, sejlturen, færgeturen, samt den helt specielle oplevelse det er at være omgivet af hav til alle sider og opleve en ubrudt horisont.

Etablering af den 3. Limfjordforbindelse med en motorvejsbro over Egholm vil uden tvivl påvirke turismen negativt, hvilket lovforslaget også påpeger. Mange af de parametre, der står højt på turisternes ønskeseddel ift. besøg på småøer, vil være ødelagt eller helt væk. Dermed ødelægges det økonomiske grundlag for mange af Egholms beboere.

Lovforslaget nævner konsekvenserne for Egholm som turistdestination, men ikke konsekvenserne for Egholms beboere og øens muligheder i forhold til kommende bosætning. I disse år oplever mange småøer og også Egholm en øget tilflytning af familier, som ud over naturen, freden og roen også søger den nærhed og frihed, som specielt kan opleves på de små øer. Der er ingen tvivl om,

at Egholms muligheder for at fremstå som et attraktivt bosætningssted, fuldstændigt ødelægges ved etablering af den vestlige Limfjordsforbindelse.

Endelig er en del af Egholm et vigtigt habitatområde for udryddelsestruede dyrearter (bl.a. odder, lysbuget knortegås, spidssnudet frø og strandtudse). Områderne er derfor beskyttet af internationale konventioner. Levevilkårene for disse arter vil ødelægges med etableringen af en motorvej.

Hvis man fastholder en vestlig linjeføring af den nye motorvej, mener Sammenslutningen af Danske Småøer, at man skal ændre anlægget til en anden løsning, som ikke involverer Egholm – til gavn for beboerne på Egholm, borgerne i Ålborg Kommune og ikke mindst til gavn for klimaet, naturen og biodiversiteten.

Med venlig hilsen

Kirsten Sydendal

Formand

Skovvej 33

4944 Fejø

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Neergaard (sekretaer@hasseris.dk)
Titel: Indsigelse, 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:30
Bilag: Hasseris Grundejerforening, anlægslov, 10. januar 2024.pdf;

Hermed indsigelse mod anlægslov, 3. Limfjordsforbindelse.

Vil i sende en kvittering på modtagelse.

Mange hilsner
Hanne Neergaard
Hasseris Grundejerforening

Indsigelse vedr. anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse, januar 2024

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening har med interesse læst anlægslov fra Transportministeriet vedr. den 3. Limfjordsforbindelse, offentliggjort i december 2023.

Hasseris Grundejerforenings indsigelsespunkter fremgår af det følgende. Flere af indsigelsespunkterne har stor betydning for medlemmer af Hasseris Grundejerforening, der består af 1556 husstande. Hasseris Grundejerforening har i november 2023 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt medlemmerne, så der er tale om en helt opdateret undersøgelse, der kort beskrives i punkt 3.

1. Hasseris Grundejerforening ønsker indledningsvist at slå fast, at Grundejerforeningen er enig i behovet for at få etableret en ny og bedre nord-syd forbindelse ved Aalborg mellem Vendsyssel og Himmerland. Kapacitetsgrænsen ved tunnelen på ca. 80.000 biler i døgnet er nået, og det er derfor nødvendigt med øget kapacitet for at sikre, at den stigende regionale og lokale trafikmængde i Nordjylland og Aalborgområdet kan afvikles bedre.
2. Hasseris Grundejerforening noterer, ligesom ved indsigelse vedr. opdateret VVM fra februar 2021, at der ikke foreligger en revurdering af alternativet til en Egholmløsning, nemlig en udbygning af den eksisterende tunnel med et ekstra tunnelrørn. Der er flere grunde til, at Grundejerforeningen anser dette for yderst kritisabelt.
    a. Vejdirektoratet anfører selv, at Egholmforbindelsen kun aflaster den eksisterende tunnel med 23.600 køretøjer i døgnet i 2035. Men da trafikmængden samtidig er stigende, vil døgntrafikken ved tunnelen i 2035 være på niveau med den belastning, der er i dag – og det vil sige, at kapacitetsgrænsen ved tunnelen endnu engang er nået, kort tid efter at Egholmforbindelsen er etableret.
    b. Dette skal ses i sammenhæng med, at behovet for kapacitet er størst i den østlige del af Aalborg Kommune, hvilket jo også fremgår af Vejdirektoratets egen trafikmodel samt af Aalborg Kommunes egne forventninger. Aalborg Kommune har således fået udarbejdet en analyse af et eksternt firma, der beskriver forventede tendenser til udvikling indenfor flere erhverv, befolkningsudvikling etc. Analysen viser tydeligt, at de mest pladskrævende erhverv forventes at udvikle sig omkring Svenstrup og Skalborg samt i den østlige del af Aalborg, herunder ved Øst havnen. Desuden beskriver analysen også, at området vest for Hasseris er vanskeligt at anvende til byggeri pga. den våde undergrund.
    c. Den samfundsøkonomiske gevinst ved udbygning med Egholmlinjen er meget lav (næsten nul) – faktisk den laveste blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Dette skal ses

i sammenhæng med, at der synes at være sparet voldsomt i nødvendige følgeinvesteringer i støjafskærmning ved boligkvarterer som Drastrup, Sofiendals og Hasseris Enge, Lindholm mm. Skulle disse investeringer medtages vil den samfundsmæssige gevinst blive reduceret yderligere og måske blive negativ.

CO2-belastningen er heller ikke inddraget i den samfundsøkonomiske beregning. Det gælder både CO2-belastningen i anlægs- og driftsfasen. I anlægsfasen forventes et CO2-udslip på 350.000 ton "med forventet teknologisk udvikling i anlægsåret". Det svarer til godt 17.000 ton CO2 pr. km. Ved andre motorveje har CO2-udslippet ligget på ca. 4000 ton pr. km. Det øgede CO2-udslip formodes at have at gøre med sumpet jord samt bygning af tunnel, der kræver store mængder cement. I driftsfasen omtales et "trafikspring" som følge af etablering af den nye motorvej samtidig med at CO2-udledningen er afhængig af, at den eksisterende tunnele aflastes tilstrækkeligt, sådan at der ikke fremtidigt opstår kødannelser. Det vigtigste er, at CO2-belastningen ikke indgår i beregninger, der ved en inddragelse af omkostningerne vil belaste samfundsøkonomien yderligere i negativ retning.

Det er i øvrigt dette spørgsmål, der gav tidligere transportminister voldsomme problemer ved fremlæggelse af infrastrukturaftalen i 2021. Hvorfor var klimaaftrykket ikke medtaget i beslutningsgrundlaget. Det er det så stadig ikke, når der skal besluttes større infrastrukturprojekter.

d. En væsentlig detalje blev desværre fuldstændig overset i debatten om valg af linjeføring i 2011. Det østlige alternativ med en tunnelløsning, som Vejdirektoratet i 2011 fremlagde, var et projekt med 2 nye rør med hver 3 spor. Altså en løsning med i alt 6 spor. Dette svarer til en mulig100 % aflastning af den eksisterende tunnel. En god, langsigtet løsning, rent faktisk. Kun ganske få politikere - både lokalt og nationalt - er tilsyneladende klar over dette forhold, men det er jo en ret afgørende præmis for sammenligningen mellem øst og vest, når det gælder samfundsøkonomi. Konsekvensen var – naturligvis - at øst forbindelsen ikke kunne konkurrere med en vestlig forbindelse på samfundsøkonomien. Ved at gøre det ene projekt meget dyrere blev det andet automatisk relativt billigere. VD pegede derfor på Egholmlinjen. Pointen er, at et mindre projekt med blot 1 rør og 3 spor stadig vil kunne aflaste den eksisterede tunnel med 50 %, hvilket er betydeligt mere end en Egholmlinje vil gøre. Udbygger man endvidere en samlet "3 rørsforbindelse" med en intelligent styring med vendbar trafik morgen og aften (en Elb-tunnelløsning), så bliver aflastningsprocenten meget højere. Hvorfor kan en sådan løsning ikke indgå i en opdateret VVM.

3. Ser man på borgernes holdninger til en 3. Limfjordsforbindelse, så er ønsket om en øst løsning steget jævnt siden 2011. Undersøgelser fra Jysk Analyse viser en tilslutning til en øst løsning på knap 40 % i 2011. I 2023 ønsker knap 60 % en øst løsning, mens ca. 30 % over årene har ønsket en forbindelse over Egholm.

Blandt medlemmerne i Hasseris Grundejerforening er der også sket en markant ændring i holdningen til linjeføringen af en 3. Limfjordsforbindelse. Blandt de 1556 medlemshusstande har 735 medlemmer i november 2023 besvaret en online spørgeskemaundersøgelse. Det svarer til en svarprocent på 47, hvilket opfattes som meget høj for online spørgeskemaundersøgelser.

Undersøgelsen viser, at blandt de 735 medlemmer, der har deltaget i undersøgelsen, **foretrækker 65 % en tunnelløsning** i det østlige Aalborg - en stigning fra 55% i 2019 til 65% i 2023 - mens **32 % foretrækker en forbindelse over Egholm**, et mindre fald fra 36 % i 2019 til 32% i dag. Andelen af medlemmer, der har svaret "ved ikke", er faldet fra 10 % i 2019 til 3 % i dag.

Det er ikke huspriserne, der bekymrer medlemmerne ved en Egholmlinje. Det er støjforureningen, samt de ødelæggelser der vil være for natur, flora og fauna på engarealer, ved fjorden, ved Egholm og nord for fjorden. Adgangen til bynære rekreative arealer fylder også hos medlemmerne.

Tilsyneladende er tilliden til myndigheder og politikere ikke stor for de medlemmer, der er imod en Egholmforbindelse. I alt fald afspejler deres holdninger slet ikke politikernes anbefalinger af Egholmlinjen.

4. Udover de mere hardcore fakta omkring 3. Limfjordsforbindelse som trafikale udfordringer, kapacitetsforhold samt samfundsøkonomi har bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening også følgende bekymringer, som de i høj grad deler med medlemmerne, jf. ovennævnte spørgeskemaundersøgelse.

    a. **Negativ indvirkning på store rekreative områder syd og nord for fjorden**
    Både i anlægsfasen og i driftsfasen har en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm store negative konsekvenser for borgernes brug af de rekreative områder, der kendetegner særlig Hasseris-, Sofiendals- og Mølholmbydelen syd for fjorden og området vest for Kulturbroen og til Aalborg Lufthavn på nordsiden af fjorden, herunder stien til Verdens Ende. Hverken vandrere eller cyklister vil længere uhindret kunne tagen turen i engene og langs fjorden, sådan som det er tilfældet i dag.

    Med planen om til- og frakørselsvej ved Nørholmsvej lige uden for bygrænsen, vil der ske en yderligere indskrænkning af de rekreative områder ved de gamle lergrave fra fabrikken Nordens tid. Området vil således blive gennemskåret af en tilkørselsvej, der fortsætter ind gennem Annebergvej. Og hvad skal der egentlig blive af trafikken herefter. Vejene fra vest mod Aalborg Centrum har allerede i dag for lidt kapacitet til den eksisterende trafikmængde. Tilmed har Aalborg Kommune i 2022/2023 yderligere begrænset vejadgangen til midtbyen som følge af etablering af et nyt separat trace til den nye "Plus-Bus" – linje.

    Også for sejlere og roere vil det særligt i anlægsfasen være vanskeligt eller helt umuligt at passere både nord og syd om Egholm, og det vil indskrænke mulighederne for

anvendelse af Limfjorden til rekreative formål på den lange bane. Der er et righoldigt udbud af sejl-, ro- og kajakklubber både på syd- og nordsiden af fjorden, som ikke længere vil kunne udfolde sig mod vest.

Borgerne i Hasseris – og i hele Aalborg – nyder godt af den korte afstand til de rekreative områder langs fjorden og i engene, og det bidrager til en højnelse af folkesundheden i området.

Desuden er Egholm en rekreativ perle med mindst 100.000 besøgende årligt. Alle børnehave- og skolebørn i Aalborg besøger Egholm flere gange i løbet af barndommen, og mange familier og foreninger har mangeårige traditioner med at besøge Egholm om sommeren.

Alt dette ødelægges med en motorvej med til- og frakørsler hen over området.

b. **Flora og fauna**

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm har konsekvenser for flora og fauna både i anlægs- og driftsfasen. Særligt skal fremhæves en indgriben i odderens yngle- og rastepladser (der er beskyttet af EU's habitatsdirektiv), konsekvenser for padder, tudser, havfugle og for flagermus. Desuden er lange underføringer af Østerå og Hasseris Å også i fare for en negativ påvirkning af både smådyr og fisk – det stemmer slet ikke overens med, at Aalborg Kommune har brugt mange ressourcer på at fritlægge Østerå i midtbyen.
Den unikke bynære natur på både syd- og nordsiden af fjorden samt på Egholm vil lide betydeligt under en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

c. **Miljøpåvirkning af gammelt asbest-affald langs sydsiden af fjorden**

Det undrer, at der ikke i miljøkonsekvensvurderingen fremgår overvejelser omkring de gamle asbest-deponier, der er udlagt af den tidligere Aalborg Eternitfabrik med Aalborg Kommunes godkendelse.
Asbest er absolut sundhedsskadelig. Det er bevist en gang for alle.
Det er uforståeligt, at dette ikke er medtaget i rapporten, idet det ikke kan have forbigået de ansvarlige statslige myndigheders opmærksomhed, at denne asbestforurening findes i området. At Aalborg Kommune tilsyneladende heller ikke har fundet anledning til at gøre opmærksom på dette absolutte sundhedsproblem for borgerne er endnu mere uforståeligt.
Hasseris Grundejerforening skal kraftigt opfordre til, at der hos de statslige myndigheder tages initiativ til at få afdækket asbestforureningen langs sydsiden af Limfjorden fra Egholmfærgen og forbi Rensningsanlæg Vest. Dette uagtet at der måtte komme en motorvej eller ej.

d. **Belastning med støj**

I VVM-undersøgelsen fra 2021 anføres, at en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm samlet set vil reducere støjen omkring motorvejene ved Aalborg.

Hertil skal bemærkes, at der i denne vurdering kun er medtaget støj over 58 db. Det betyder, at der vil ske en støjreduktion ved området omkring Dall, fordi støjafskærmning i anlægsloven er prioriteret på denne strækning. Og her vil der ske en støjreduktion til under 58 db. Ligeledes er støjpåvirkning i områder, der er lokalplanlagt efter 2014 heller ikke medtaget i støjberegningen – det gælder f.eks. Sofiendals Enge.

Allerede i 2021 bemærkede Grundejerforeningen i indsigelse til VVM, at Vejdirektoratets redegørelse for støj ikke er retvisende for den støj, som helt givet vil blive oplevet i Drastrup, i Sofiendals Enge, i Hasseris, i Mølholm, på Egholm og i Lindholm. Indenfor Grundejerforeningens område er det specielt de store boligområder i Sofiendals Enge, i Hasseris Enge, i "frugskvarteret" og i de rekreative områder i engene og langs fjorden, der vil blive voldsomt belastede af støj. Grundejerforeningen bemærker samtidig, at der kun vil blive opsat støjafskærmning over et 1,5 km langt område fra Æblevangen til fjorden, mens støjafskærmning fra Ny Nibevej til Æblevangen er udgået af projektet. Hasseris Grundejerforening finder dette yderst kritisabelt.

I relation hertil kan følgende tilføjes:

Grundejerforeningen finder VVM's undersøgelser vedr. støj stærkt problematiske.

- Hvorfor anvendes en grænse for støj på 58 db, når anbefalingen fra WHO er, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 db?
- Hvorfor er der ikke i støjberegningen taget hensyn til, at støjbelastningen er meget uens over døgnet – der er anvendt gennemsnitsberegninger, hvilket vil sige, at støjbelastningen morgen og eftermiddag på hverdage vil være langt højere end det beregnede?
- Hvorfor er støjberegninger foretaget ud fra trafikmængden ved etablering af motorvejen, og ikke efter nogle år, hvor trafikmængden ifølge Vejdirektoratets egen trafikmodel forventes at stige?
- Hvorfor er der i støjberegninger ikke taget højde for, at vestenvinden er fremherskende i Danmark og specielt i Nordjylland, og motorvejen vil blive placeret netop vest for Aalborg? Støjbilledet vil i perioder med vestenvind blive skævvredet af dette forhold.
- Hvorfor er der ikke taget højde for, at motorvejen over lange strækninger i Sofiendals- og Hasseris Enge vil blive placeret på en 5 – 6 meter høj dæmning,

hvilket yderligere vil påføre bydelen en støjbelastning – udover at det også visuelt vil påvirke et område, der i dag omfattes som landligt.

Aalborg er i dag Danmarks mest støjplagede by. Støjen i Aalborg er højere end i eksempelvis nogen by i Tyskland. Og nu foreslås det, at Aalborg skal omkranses af to motorveje, sådan at yderligere bolig- og rekreative områder vil blive belastet af støj, fremfor at en alternativ udbygning af en tunnelløsning, hvor der kan foretages en effektiv støjafskærmning langs hele motorvejsstrækningen – eventuelt ved en overdækning af den bynære motorvejsstrækning.

5. Endelig har Hasseris Grundejerforening bemærket sig, at Aalborg Kommune har sat 600 mio. kr. til side som en hjælp til realisering af en ny fjordforbindelse. Hasseris Grundejerforening er overbevist om, at disse penge også vil kunne aktiveres også i det tilfælde, at man alligevel skulle beslutte sig for en opgradering af øst forbindelsen i stedet for Egholm-linjen.

Januar 2024

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: thorndahl@klostermarken9.dk (thorndahl@klostermarken9.dk)
Titel: Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:22
Bilag: høringssvar søholt.pdf;

Vedhæftet høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra Foreningen Søholt, Egholm.

Med Venlig Hilsen
Foreningen Søholt Egholm v. Søren Thorndahl
Klostermarken 9
9000 Aalborg
e-mail: thorndahl@klostermarken9.dk
mobil: 40 96 69 99

Egholm, 7. januar 2024

Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Foreningen Søholt, Egholm 4, består af 11 fritidshuse placeret ca. 500 m fra det planlagte motorvejstracé over Egholm. Foreningen har siden 1918 været et rekreativt fristed hvor stilheden, naturen, fjorden og den friske luft er de væsentligste elementer for foreningens medlemmer.

Søholts rekreative værdier vil utvivlsomt blive ødelagt ved etablering af en motorvej over Egholm, hvilket uddybes herunder:

Støj:

Motorvejen vil medføre støjgener på Søholt. Ifølge de opdaterede støjberegninger indenfor 53-58 dB i gennemsnit, men det frygtes at støjniveauet i perioder vil være højere pga. hyppig vestenvind og høj trafikbelastning.

Natur:

Naturen på Egholm er unik. I Nørredybet kan der jævnligt observeres lysbuede knortegæs som placerer sig netop her i læ for vestenvinden. Herudover mange andre ande- og strandfugle ved Nørredybet og på de uberørte strandenge på Egholms østside. Der observeres ofte sæler ud for Søholt. Egholm har en stor bestand af råvildt som også vil få svære kår ved etablering af en afskærende motorvej.

I miljøkonsekvensrapporten påpeges væsentlige påvirkninger af bilag IV-arter (odder, flagermus, strandtudse, mv.) som søges løst gennem etablering af erstatningsnatur. Dette er i vores optik en omgåelse af EU-lovgivningen, da det ikke på forhånd kan påvises hvorvidt erstatningsnaturen kan fungere som habitat for de beskyttede arter.

Turisme:

Egholm benyttes at mange turister hvert år. Turisterne søger Egholm netop på grund af naturen, gode vandreruter, stilheden og placering få minutters sejlads fra Aalborg Centrum. Mange institutioner, skoler mv. benytter øens faciliteter til endagsudflugter ligesom at Kronborgskovens shelters bruges af mange til overnatning i det fri.

Færgefart og tilknytningsforhold:

Ikke mange steder i Danmark findes en naturskøn ø tæt ved storbyen. Netop den tætte placering på Aalborg og den korte færgefart gør den helt unik. I kraft af færgen har øen en stærk tilknytning til Aalborg Vestby, Vesterkær Sogn, mv. I tilfælde af færgedriftens nedlæggelse som resultat af etablering af til- og frakørsler på øen eller en parallelbro til Lindholm, vil det stærke bånd til Vestbyen forsvinde. Historisk set har Søholt været et fristed for netop beboere i Vestbyens lejlighedskarréer. Egholm er en del af 9000 Aalborg – ikke 9400 Nørresundby.

Alternativer:

Der er i miljøkonsekvensvurdering samt udkast til lovforslag ikke tilstrækkeligt undersøgt alternativer til en motorvej over Egholm. Den nærværende linjeføring blev vedtaget for mere end femten år siden og set i lyset af Aalborgs byudvikling over denne periode samt forudsagte støjkonsekvenser, trafikafvikling, miljøkonsekvenser, klimakonsekvenser og samfundsøkonomi ved den foreslåede linjeføring, synes det mangelfulgt at der ikke undersøges alternative linjeføringer.

På vegne af Foreningen Søholt, Søholts bestyrelse:

Hans Jørgen Magnussen Lisbeth Hansen Søren Thorndahl

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Cassandra Sophie Green (CSGR) (csgr@bane.dk)
Fra: Nicolai Holm Larsen (NHLR) (nhlr@bane.dk)
Titel: Svar på høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (BDK ID: 3514670)
E-mailtitel: Svar på høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841) (BDK ID: 3514670)
Sendt: 10-01-2024 08:58

Til Transportministeriet

Banedanmark har tidligere modtaget høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra Vejdirektoratet i december 2021 og kan henvise til Banedanmarks tidligere høringssvar af 3. januar 2022 som sendt til Vejdirektoratet, hvoraf det fremgår, at:

"Banedanmark bemærker, at projektet som et banenært byggeprojekt, der kommer tæt på eller i berøring med jernbanen eller Banedanmarks matrikler, skal risikovurderes og godkendes i henhold til Banedanmarks tekniske norm- og regelværk samt gældende lovgivning på området. Dette indebærer arbejde for Banedanmark svarende til et såkaldt 3.-partsprojekt. Banedanmark skal anmode om, at Banedanmark tilføres bevilling til at behandle de ansøgninger m.v., som er affødt af dette projekt."

Udover gentagelsen af ovenstående høringssvar har Banedanmark ingen yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Nicolai Holm Larsen
Teamleder
Forvaltningsret & Generel Jura – C4
M: +45 2118 6629
Banedanmark
Jura, Udbud & Bæredygtighed
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København K.
T: +45 8234 0000
www.banedanmark.dk
banedanmark@bane.dk

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på www.banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Til: aalborg@aalborg.dk (aalborg@aalborg.dk), kl@kl.dk (kl@kl.dk), regioner@regioner.dk (regioner@regioner.dk), Region Nordjylland (region@rn.dk), Høringer@bane.dk (hoeringer@BANE.dk), Domstolsstyrelsen (post@domstolsstyrelsen.dk), mail@nobr.dk (mail@nobr.dk), Kommissarius Jylland (post@kommissarius.dk), KOMOE Postkasse (KOMOE@komoe.dk), info@arriva.dk (info@arriva.dk), dsbpost@dsb.dk (dsbpost@dsb.dk), info@NTmail.dk (info@NTmail.dk), 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), jura@businessdanmark.dk (jura@businessdanmark.dk), hhj@aalborg.dk (hhj@aalborg.dk), Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk), Dansk Byggeri (info@danskbyggeri.dk), info@danskerhverv.dk (info@danskerhverv.dk), info@danskerhvervsfremme.dk (info@danskerhvervsfremme.dk), Dansk Metal (metal@danskmetal.dk), dtl@dtl.eu (dtl@dtl.eu), DI – Transport (transport@di.dk), info@erhvervnorddanmark.dk (info@erhvervnorddanmark.dk), 3f@3f.dk (3f@3f.dk), fh@fh-nordjylland.dk (fh@fh-nordjylland.dk), Forbundet af Offentlige Ansatte (foa@foa.dk), mail@aalborgforsyning.dk (mail@aalborgforsyning.dk), pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk (pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk), Håndværksrådet (hvr@hvr.dk), 'ITD' (itd@itd.dk), ttm@rn.dk (ttm@rn.dk), dalo@da.dk (dalo@da.dk), gk@gkvind.dk (gk@gkvind.dk), ms@portofaalborg.com (ms@portofaalborg.com), mail@aalborgforsyning.dk (mail@aalborgforsyning.dk), pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk (pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk), krasmussen868@gmail.com

(krasmussen868@gmail.com), ullabryanne@gmail.com (ullabryanne@gmail.com), borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com (borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com), kpkarinmette@gmail.com (kpkarinmette@gmail.com), mail@danskeadvokater.dk (mail@danskeadvokater.dk), info@campingbranchen.dk (info@campingbranchen.dk), Cyklist forbundet (post@cyklistforbundet.dk), mhwden444@hotmail.com (mhwden444@hotmail.com), formand@dallvillaby.dk (formand@dallvillaby.dk), Jytte Jakobsen (jj@dfac.dk), Danmarks Naturfredningsforening, (dn@dn.dk), m.sloth.a@gmail.com (m.sloth.a@gmail.com), DHF (dhf@dhf-net.dk), Jurateamet@danskenergi.dk (Jurateamet@danskenergi.dk), dof@dof.dk (dof@dof.dk), peter@plk.dk (peter@plk.dk), dvl@dvl.dk (dvl@dvl.dk), Dansk Vejforening (dv@dv.dk), Danske Handicaporganisationer (dh@handicap.dk), Danske Havne (danskehavne@danskehavne.dk), Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk), aalborg@dgsb.dk (aalborg@dgsb.dk), dch@dch.dk (dch@dch.dk), info@rgo.dk (info@rgo.dk), drastrupbeboerforening@gmail.com (drastrupbeboerforening@gmail.com), Henrik Mørch (egholm59@paradis.dk), info@energinet.dk (info@energinet.dk), 'FDM' (hoering@fdm.dk), Forbrugerrådet (hoeringer@fbr.dk), Sammenslutning af Danske Småøer (sekretariatet@danske-smaaoer.dk), toftnielsenjens@gmail.com (toftnielsenjens@gmail.com), Hans Hyttel (hanshuttel@me.com), thorndahl@klostermarken9.dk (thorndahl@klostermarken9.dk), fr@friluftsraadet.dk (fr@friluftsraadet.dk), gf_kef_sve@hotmail.com (gf_kef_sve@hotmail.com), neergaard@hasseris.dk (neergaard@hasseris.dk), formand@vesterkaeret.dk (formand@vesterkaeret.dk), henrikas@mail.dk (henrikas@mail.dk), hoering@lf.dk (hoering@lf.dk), jof@pleth.dk (jof@pleth.dk), Landsforeningen af Menighedsråd (kontor@menighedsraad.dk), arkitektsteenkjaer@hotmail.com (arkitektsteenkjaer@hotmail.com), LEV (lev@lev.dk), NOAH-Trafik (noahtrafik@noah.dk), formand@nwk.dk (formand@nwk.dk), fmidtgaard62@gmail.com (fmidtgaard62@gmail.com), sekretariat@parcelhus.dk (sekretariat@parcelhus.dk), INFO@RIGSREVISIONEN.DK (INFO@RIGSREVISIONEN.DK), Kjeld Allan Larsen (kjeld.allan.larsen@gmail.com), Rådet for Sikker Trafik (info@sikkertrafik.dk), paarmanndiana@mail.dk (paarmanndiana@mail.dk), paasch@mail.dk (paasch@mail.dk), mail@trafikaltfolkeparti.dk (mail@trafikaltfolkeparti.dk), DATA GeoHav (data@geohav.dk), Lr@plankonsulenten.dk (Lr@plankonsulenten.dk), KM (kmaal@km.dk), Forsvarets Ejendomsstyrelse (fes@mil.dk), fmi@mil.dk (fmi@mil.dk)

Fra: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Titel: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 07-12-2023 14:57

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: 'Jens Neustrup Simonsen' (jesi@businessdanmark.dk)
Fra: Inger Tvorup (ingertvorup@gmail.com)
Titel: Høringssvar på anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:55
Bilag: 09.01.24 Høringssvar Skipper Samrådet.pdf;

Kære Anders Petersen, Trafikministeriet

Vedhæftet høringssvar.

Med venlig hilsen

Venlig hilsen

Inger Tvorup
Formand

Hobrovej 63, 9000 Aalborg

Mobil: 21 62 60 92
Mail: ingertvorup@gmail.com

Web: www.skippersamraadet.dk
Facebook: Skipper Samrådet_

Jens Neustrup Simonsen
Næstformand

Hobrovej 73, 9000 Aalborg

40 30 19 01
jns@businessdanmark.dk

9. januar 2024

Til Transportministeriet

Høringssvar på anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Skipper Samrådet med 13.000 borgere i Hobrovejs-, Bejsebakke-, Kornblomst- og Scheelsminde-kvarteret og Kærby området har i snart tre årtier arbejdet for en reduktion af den gennemgående trafik i området.

Flere analyser viser, at Aalborg sammen med Århus har den største luftforurening, kun overgået af København. En af årsagerne er, at antallet af personbiler konstant vokser. De seneste tal fra Danmarks Statistik viser, at bilparken i Danmark i 2022 voksede med 12.000 biler, så der ved årsskiftet 2023 var 2.794.048 personbiler. Alene i Aalborg Kommune er bilejerskabet jf. Danmarks Statistik steget med 25% i perioden 2010 til 2020, mens befolkningstilvæksten til sammenligning har været på 10% i den periode.

De mange stillestående biler i Aalborg centrums smalle gader, bl.a Vesterbro, skaber allerede nu problemer med fremkommeligheden, ligesom den stillestående trafik giver øget luftforurening. Ved de hyppige trafikproblemer i Limfjordstunellen øges trafikken på få minutter på især Hobrovej og Vesterbro, og står ofte totalt stille.
På en ganske almindelig hverdag bruger danskerne 250.000 timer på at vente i trafikken. Ventetiden koster lige nu samfundet 13 milliarder kroner årligt. Et beløb, der kun forventes at stige. DI's beregninger i rapporten 'Vision 2050' viser endda, at de 13 milliarder vil vokse til hele 25 milliarder kroner.

Foruden de mange milliarder til ventetid giver forureningen hvert år sundhedsudgifter for samfundet på grund af bl.a. luftvejsproblemer samt mere end 100.000 dage med nedsat aktivitet og livskvalitet for de berørte borgere.

Befolkningen søger til de større byer. Med tilvæksten af indbyggere i Aalborg og den voksende bilpark er det derfor klart, at byen ikke kan klare sig uden en aflastning af trafikken i og omkring Aalborg.
En ny Limfjordsforbindelse over Egholm er den løsning, der i.h.t VVM redegørelsen kan aflaste Limfjordstunellen og Limfjordsbroen og reducere den gennemgående trafik i Aalborg midtby.

Hvis Aalborg Kommune skal leve op til EU`s grænseværdier for henholdsvis luft- og støjforurening i midtbyen og fortsat have et attraktivt bymiljø, der er både sundt og rart at leve i, haster det derfor med en anlægslov, så arbejdet med en 3. limfjordsforbindelse kan sættes i gang.

På vegne af Skipper Samrådet

Inger Tvorup Jens Neustrup Simonsen Benny Pedersen

Per Toftegaard Kirsten Bayer Sinne Pedersen

Hobrovej 63 9000 Aalborg
Mobil: 21 62 60 92
Mail: ingertvorup@gmail.com
Web: www.skippersamraadet.dk
Facebook: Skipper Samrådet

Skipper Samrådet er det lokale talerør for 13.000 borgere i Hobrovejs-, Bejsebakke-, Kornblomst- og Scheelsmindekvarteret og Kærby området. Skipper Samrådet ser det som sin vigtigste opgave at sikre fortsat udvikling af samrådets virkeområde, så det altid er et af Aalborgs mest attraktive bosætningsområder for både unge og ældre. Det er samrådets ønske at samle hele områdets identitet omkring Skipperen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Drastrup Beboerforening (drastrupbeboerforening@gmail.com)
Titel: Drastrup Beboerforening - Høringssvar vedr. anlægslov for 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 09-01-2024 14:56
Bilag: Drastrup Beboerforening-høringssvar.pdf;

På vegne af Drastrup Beboerforening

Vh. Formand
Thomas Gaarde

Drastrup Beboerforening –
Høringssvar vedr. vedtagelse af anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.

1. Utilstrækkelig støjværn i Drastrup

Vi ønsker med dette høringssvar at gøre opmærksom på vores bekymring omkring støj i og omkring Drastrup, ved en etablering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse – Egholmsforbindelsen.
Jævnfør de forelagte støjberegninger ligger Drastrup By placeret i et område som støjpåvirkes væsentligt ved etableringen af motorvejen. Beregningerne viser at Drastrup By vil blive støjpåvirket i en sådan grad, at støjbelastningen kan være sundhedsskadeligt. Det forsøger man i VVM-redegørelsen at afhjælpe ved at etablere støjafskærmning på en del af motorvejsstrækningen igennem Drastrup.
Drastrup Beboerforening mener dog ikke at der ud fra det skitserede i VVM-redegørelsen, vil blive etableret støjvægge i det omfang som er nødvendigt. Erfaringer fra andre motorvejsbyggerier som fx den nye Silkeborgmotorvej, har vist at støjpåvirkningen og konsekvenserne heraf i virkeligheden er større end beregnet, og man bør derfor sikre en mere effektiv støjsikring af Drastrup by.
Dette gøres ved at Støjvæggene på østsiden af motorvejen igennem Drastrup forlænges imod syd til Hobrovej krydsningen. På vestsiden skal støjvæggene ligeledes forlænges imod syd til den rammer Drastrupstien.

2. Drastrupstien bør bevares

Drastrup Beboerforening ønsker med dette høringssvar også at gøre opmærksom vores tilknytning til den storslåede natur i området omkring Drastrup og at det at bo tæt ved naturen er en væsentlig del af det at bo i Drastrup.
Vi gør derfor indsigelse imod den manglende sikring af Drastrupstien og dermed vores direkte tilknytning til Drastrup Skov.
Det er problematisk at der i VVM-undersøgelsen ikke tages hensyn til, at motorvejen afskærer borgerne i Drastrup for deres direkte adgang til de skønne naturområder i og omkring Drastrup Skov. Det er væsentlige aktiver for lokalområdets fritidsliv, og benyttes i stort omfang af folk som benytter området til fx løb og gåture, naturoplevelser og som mountainbike-rute. Stien er registreret i kommunalt regi som en rekreativ hovedsti, hvor den er strategisk vigtig for områdets rekreative formål. – Aalborg Kommune har igennem en årrække sammen med Skov & Naturstyrelsen købt arealer op for tilplantning af skov tæt på byen, for sikring af drikkevand og for at skabe nye rekreative tilbud til borgerne.
Drastrupstien skal i lighed med Sofiendal Engsti og stien i Østerådalen sikres!

DBF foreslår - Der etableres en bro over motorvejen. Broen kan være af samme type som den bro BaneDanmark har etableret ved Hjortevej, netop for at sikre den vigtige stiforbindelse imellem Østerådalen og Drastrup Kilen. Motorvejen er ved stikrydsningen nedgravet, og det skønnes derfor anlægsteknisk muligt at føre stiforbindelsen over motorvejen. På den måde fastholdes den naturlige tilknytning til naturen for områdets brugere, så det fortsat kan indgå som et væsentligt aktiv for bl.a ”at være bosat i Drastrup”.

Alternativt forslag – Der hvor Drastrupstiens afskæres på østsiden af motorvejen, føres Drastrupstien imod nord hvor den tilkobles stisystemet på Nibevej hvor vejen føres over motorvejen. Stitraceet tilplantes så

den får en grøn afskærmning imod støjværn og motorvejen. På vestsiden af motorvejen etableres der en sti vest for Drastrup Hedevej, som sikrer at den rekreative sti føres op til Drastrup Skov.
I modsat fald frygter vi, at lokalområdets huse vil falde i værdi med risiko for at vi – og Aalborg kommune – ender med at have et relativt stort område indenfor bygrænsen, som ikke længere er attraktivt at bosætte sig i. Og som følge heraf, usælgelige huse.

Drastrup Beboerforening

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:39

Send venligst kvittering for dette høringssvar!

Aalborg har ikke behov for endnu en kedelig Danmarksrekord!!

Bedsteforældrenes KlimaAktion er en gruppe borgere, der har erkendt alvoren af de to alvorlige kriser, som truer menneskeheden: Klimakrisen og biodiversitetskrisen. Vi gør en indsats for at engagere borgere. Gennem information og viden vil vi skabe håb, entusiasme og positiv energi til at tackle årsagerne til og modvirke de negative konsekvenser af kriserne. Samtidig vil vi påvirke landets politikere, lokalt og nationalt, med budskabet om at vi alle er nødt til at arbejde sammen om at sikre den grønne omstilling.

Derfor mener vi at det er en **GIGANTISK MISFORSTÅELSE** at anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø, biodiversitet og sundhed negativt.

Aalborg har i forvejen **Danmarksrekord mht. CO_2 udledning** i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO_2 ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i en klimakrise. På næsten daglig basis mærker vi også herhjemme konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m^3 havbundssediment godt give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, så som sand, grus, kalk og ler, råstoffer der ikke kan genskabes.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter, som er beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange **bynære** grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder (Østerådal syd, Drastrup skov, Hasseris og Sofiendal enge, Klostereng, Egholm, Lindholm Fjordpark med Verdens Ende og området omkring Hvorup og Hvorupgård med Voerbjerg sø og to mindre søer). Heriblandt er områder med to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på, nemlig rigkær i Østerådal og strandengene ved Klostereng og Egholm Hage. Danmark er et af de få lande i EU, som har landskabsformen strandeng. Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og **bynær** erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

Andre store negative omkostninger for befolkningen i Aalborg og Nørresundby omfatter:

- Sundhedsskadelig støj. Trafikstøj kan forårsage hjerte-kar-sygdomme, diabetes, dårlig indlæring hos børn og kraftigt forøget risiko for udvikling af demens. Aalborg har i forvejen **Danmarksrekord i støjforurening**, og hvis byen bliver omkranset af to nord-syd gående, firesporede motorveje vil trafikstøjen blive uudholdelig mange steder i området, uanset vindretning!

- Alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik. Igen et område hvor Aalborg har en **Danmarksrekord i form af overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme,** mere end 40 år efter Eternitten blev lukket!

- Alvorlig risiko for forurening af drikkevandet. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, hh. Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og evt. endnu farligere stoffer i forbindelse med uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet. Også på dette område har Aalborg en **Danmarksrekord i form af meget forhøjet indhold af kræftfremkaldende nitrat i drikkevandet**!

Læg til alle disse indvendinger yderligere tre aspekter:

- Landskabet langs de 20 km motorvej ændres varigt ved et unødvendigt indgribende byggeri, der spærrer for frit udsyn.

- Vejdirektoratet har selv beregnet, at Egholmmotorvejen kun vil have en begrænset effekt i fht. at løse det eksisterende infrastrukturproblem.

- Endelig er der den alt andet end regelrette – for ikke at sige på visse punkter muligvis direkte ulovlige og udemokratiske – beslutningsproces, der er gået forude for det foreliggende lovforslag.

Det er rigeligt med de 4 kedelige Danmarksrekorder vi allerede har – Aalborg har ikke behov for at deltage i konkurrencen om en **Danmarksrekord i infrastrukturskandaler.**

Derfor er der al mulig grund til at sige stort og klart **NEJ** til Egholmmotorvejen, især fordi der er bedre og billigere løsningsalternativer med langt færre negative konsekvenser.

På vegne af

Bedsteforældrenes KlimaAktion Danmark

Ulla Bryanne, tovholder BKA Aalborg

Kjeldgårdsgade 9, 9000 Aalborg

Mobil 22320902

Mail ullabryanne@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Per Clausen (pc-byraad@aalborg.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:27
Bilag: høringssvar Egholm motorvej 2023.docx;

Dette høringssvar erstatter det tidligere fremsendte.
MVH
For Enhedslisten Aalborg
Per Clausen

Høringssvar vedrørende forslaget til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenet og øge CO_2 udslippet.

Investeringen er ud fra en samfundsøkonomisk beregning ufornuftig, så de relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, kan ikke begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm.

Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at udvide den eksisterende motorvejsforbindelse, hvilket også vil medvirke til at øge biltrafikken. Derfor skal der investeres i alternativer til øget bilkørsel i form af bedre forhold for cyklisme, kollektiv trafik, samkørsel, delebiler, pendlerparkering nord og syd for fjorden, fleksible arbejdstider m.v.

Mere negativ klimapåvirkning

Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO_2 udslippet – hertil kommer det CO_2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO_2 udslippet strider både mod statens, Aalborg Kommunes klimapolitik, Paris-aftalen, klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

Flere rammes af støj

Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt end etableringen af en ny motorvej

.

Natur og rekreative områder forringes

Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder. Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med EU's habitatsregler.

Vigtig natur vil få forringede vilkår og paragraf 3. beskyttet natur vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes.

Såfremt projektet gennemføres, bør alle områder til erstatningsnatur, samt afværgeforanstaltninger for bilag IV arter, være beviseligt funktionsdygtige før anlægsfasen påbegyndes.
VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, vi finder ikke, at det er tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på bilag IV raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Blandt andet tænker vi her på undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.

Desuden finder enhedslisten ikke at der er grundlag for dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3, da det på baggrund af analysen ikke er godtgjort at der her er tale om "væsentlige samfundsmæssige interesser". Da der her er tale om et projekt, som ved at flytte det østpå, vil blive både billigere- samt give mindre påvirkning af den omkringliggende natur, kan vi ikke se grundlaget for at der kan gives dispensation fra national- eller international lovgivning.

Grundvandet trues

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Vandkvaliteten forringes

Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil komme risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet

Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Markant forringelse af rekreative områder og turismen

Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som Østerådalen, Klosterengen, Lindholm Strandpark og Verdens Ende bliver markant forringet.

Særlige udfordringer i anlægsperioden

I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet

meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Alternativer til mere motorvej

Enhedslisten har fremlagt en række konkrete forslag, som et alternativ til at investere i mere motorvej, som vi opfordrer til, at der nu tages fast på:

- I forlængelse af etableringen af en BRT-buslinje fra Vestbyen til det nye universitetshospital tages der initiativ til etablering af en tilsvarende fra Vodskov til Svenstrup.
- Der etableres nye stoppesteder på nærbanen nord for Aalborg og syd for Aalborg. (mulige steder er Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup nord for fjorden og Svenstrup Syd eller Ellidshøj syd for Aalborg)
- Etablering af flere vigespor på jernbanen i Vendsyssel så man kan øge togdriften for både passagerer og gods.
- Elektrificering helt til Hirtshals for at gøre det mere attraktivt at transportere gods på skinner.
- Udbygning af Aalborg Havns samarbejde med andre havne i Danmark og resten af Europa for at få mere gods på skinner og vand.
- Flere park and ride anlæg (pendlerparkering) både syd og nord for fjorden med direkte forbindelse til kollektiv trafik over fjorden og ind til Aalborg og andre vigtige knudepunkter samt gode forhold for opbevaring og eventuelt leje af cykler.
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Aalborg Kommune og Region Nord går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Indførelse af roadpricing, som kan medvirke til at reducere og sprede biltrafikken.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Aalborg Kommunes bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af kommunen.
- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i Aalborg Kommune.
- Investeringer i bedre forhold for cyklister (cykelstier, forbedret fremkommelighed og andre faciliteter).
- Etablering af en broforbindelse for cykler og gående mellem Stigsborg og Aalborg. Muligheden for færgetransport på tværs af fjorden andre steder undersøges.
- Bedre kapacitet på Hals-Egense forbindelsen.

- Prioritering af en indsats for at reducere støjproblemerne ved den eksisterende motorvej ved hjælp af støjvolde og lavere hastigheder i bymæssig bebyggelse.

Enhedslisten Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: samraadet@vestbyen.nu (samraadet@vestbyen.nu)
Titel: Bemærkninger Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:13
Bilag: Bemærkninger til anlægsloven for den 3 Limfjordsforbindelse.pdf;

Vi sender hermed vores bemærkninger til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

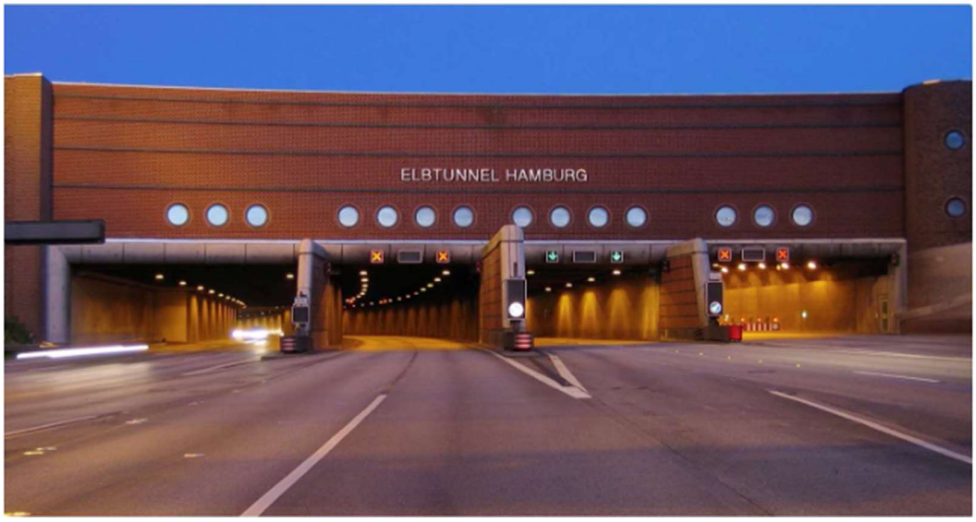
Med Venlig Hilsen
Lene Rubæk
Formand
Vestbyens Samraad

Bemærkninger til anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

I rapporten skriver man: Grunde til, at projektet skal gennemføres trods de negative virkninger, er fordi den 3. Limfjordsforbindelse er vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011. Denne dokumentation ligger til grund for Folketingets beslutning i Trafikaftale 2014 om at den 3. Limfjordsforbindelse skal forløbe i Egholmlinjen.

Der virker som om man ikke er klar over, at der er sket meget siden den beslutning blev truffet i trafikaftalen i 2014. For det første er der bygget mange boliger, erhverv og universitetet er udvidet meget mod øst i Aalborg, for det andet har man nu placeret supersygehuset her. Man skulle tro det åbnede op for at I politiker kan se at det er en helt forkert beslutning i er ved at træffe. Der er nemlig ingen arbejdspladser i Aalborg Vest, så der er ingen behov for at komme her.

Vi har længe peget på, at man skulle etablere en tunnel mere ved krydsningen med E45. Det har man gjort I Elb-tunnelen hvor man har en kapacitet på 150.000 biler med 8 spor og reversible kørebaner. Det må man da også kunne finde ud af i Danmark. Alt tyder på at det er en lang billigere løsning, og så undgår man også mange af de miljømæssige konsekvenser som linjen over Egholm giver.



Hertil kommer flere bemærkninger til projektet:

- **Samfundsøkonomi**
- **Støj**
- **Trafiktrængsel**
- **Klima**
- **Drikkevand**
- **Asbest**
- **Fravigelse for bilag IV-arten odder mv.– vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d og rødlister**

Samfundsøkonomi

Der er ikke noget som tyder på, at der reelt er nogen samfundsøkonomisk gevinst ved at etablere denne linjeføring, da der ikke er tage højde for de reelle prisstigninger ved anlægget.

Vejdirektoratet har allerede nu afskrevet at etablere en ny bro over Vejle fjord, hvis man ser på samfundsøkonomien.

Derfor kan det undre os, at man stadig farer frem med så dyrt et anlæg som denne forbindelse over Limfjorden er. Der skal ikke rykkes meget på de økonomiske omkostninger før den ikke er rentabel.

Støj

Aalborg by er den mest støjbelastede by i Danmark det har flere skrevet, og der har været flere artikler og undersøgelser om dette.

Denne forbindelse, I her vil have gennemført, vil få katastrofale støj konsekvenser for Vestbyens indbyggere og friluftslivet i Vestbyen som benyttes af hele Aalborg by og opland.

Vejdirektoratet skriver selv i deres seneste støjberegning side 2.: *En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.*

Trafiktrængsel

Denne forbindelse løser ikke trafiktrængselen, da vi som tidligere har skrevet, at alle arbejdspladser og ny store boligområder ligger tæt på E45. Det vil sige, at de aldrig vil benytte sig af den nye forbindelse, og hvis de endelig gjorde, vil det få store konsekvenser for Vestbyen og hele Aalborg by, for så skal trafikken ledes gennem de mindre veje som slet ikke har nogen kapacitet til så meget trafik.

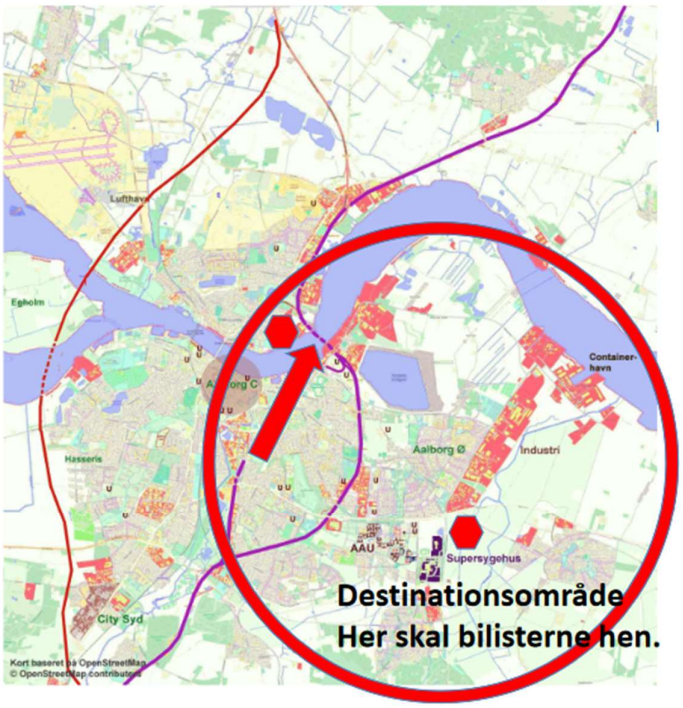
I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, containerhavnen, store virksomheder, fragtcentraler og senest supersygehuset, som bygges i Aalborg Øst og som ikke kan undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nordfra. Hertil kommer udviklingen af Stigsborg Havnefront med plads til 7.500 nye boliger (byudviklingen af det ca. 32,5 ha område). Så Vejdirektoratets kort svarer slet ikke til virkeligheden.
Aalborgs "trafikale midte" i øst-vest aksen ligger i dag ved Limfjordstunnelen, altså hvor E45 krydser fjorden. Ikke ved Limfjordsbroen. I VVM fra 2021 indgår flere kort over Aalborg, som er direkte misvisende tilsvarende i supplementet, ved at skære en stor del af Aalborgs Øst fra og/eller fremvise industri som om, at der var tale om ubebyggede områder!

Sådan ser Aalborg ud

Egholmforbindelse vil **ikke aflaste tunnelen tilstrækkeligt.**

Langt de fleste skal **til eller fra byområdet** eller begge dele, og de **vil ikke kunne anvende Egholm.**

Et tredje rør ved den nuværende tunnel ligger **centralt** og vil derfor være den bedste løsning.



NB: Kommende Stigsborg Brygge med 7500 beboere og supersygehuset

Klima

Nu har Danmark lige været ved FN's 28. klimakonference (COP28) som fandt sted fra 30. november til 13. december 2023 i Dubai, De Forenede Arabiske Emirater. EU og dets 27 medlemsstater deltog som parter i FN's rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC).

De vigtigste emner på COP28 var:

- global statusopgørelse
- modvirkning
- tilpasning
- klimafinansiering, bl.a. fonden for tab og skader

Hvordan kan man så nu forsvare at anlægge en 3. Limfjordsforbindelsen over Egholm, som alene i anlægsfasen kommer til at udlede 480.380 tons CO_2 og i driftsfasen 128.700 tons CO_2

I statusopgørelsen blev det fremhævet, at de **globale drivhusgasemissioner skal toppe senest i 2025**, og at de skal reduceres **med 43 % senest i 2030 og med 60 % inden 2035** i forhold til 2019-niveauet for at begrænse den globale opvarmning til 1,5 °C. Det blev påpeget, at nogle lande er langt fra at nå deres mål i Parisaftalen.

Klimakonsekvenser af projektet

Tabel 3: Udledning hvis anlægget skete i dag, fordelt på anlægskomponent og om udledningen sker i Danmark eller udlandet (ton CO_2e). Kilde: InfraLCA.

	Produktion	Transport	Anvendelse	I alt
Nationalt	159.640	118.650	20.140	**298.430**
Udland	82.310	89.940	9.700	**181.950**
Globalt	**241.950**	**208.590**	**29.840**	**480.380**

005EB8Tallene er opgjort efter faserne beskrevet i europæisk standard EPD for miljøvaredeklaration af bygge og anlæg EN15804:2012+A2:2019. Tabellen er opdelt i Materialeproduktion (produktionsfasen (A1-A3)), Transport (A4) og Indbygning (A5) samt vedligehold (Udskiftninger (B4)).

Vejdirektoratet skriver at det vil have en væsentlig klimatisk påvirkning side4

Af de 350.000 ton, der forventes udledt i anlægsfasen (fra 2027-2031) vurderes cirka 168.000 tons at blive udledt i Danmark. Med 193.400 ton CO_2e (55 pct.) stammer størstedelen af CO_2e-udledningen fra transporten. Dernæst kommer materialeproduktionen (inklusive udvinding af råstofferne) og anvendelsen af materialerne med henholdsvis 38 og 7 pct.

Herudover viser tallene, at ¼ af EU's totale CO_2 – udledning kommer fra transport, hvoraf biltrafikken er den største synder med hele 77%.

Hvornår lærer vores politikere at se fremad og ikke bagud og planlægge som man plejer. Det må være på tide at man tager miljø/klima problemerne alvorlig og finder nye måder at takle problemerne på.

Man føler virkelig, at vores politikkere er dobbeltmoralske og ikke vil se realiteterne i øjnene når fx. Aalborg i 2024 afholder en stor international konference om bæredygtighed den 1. til 3. oktober 2024 for nationale og internationale gæster samtidig med at man arbejder for den 3. Limfjordsforbindelse.

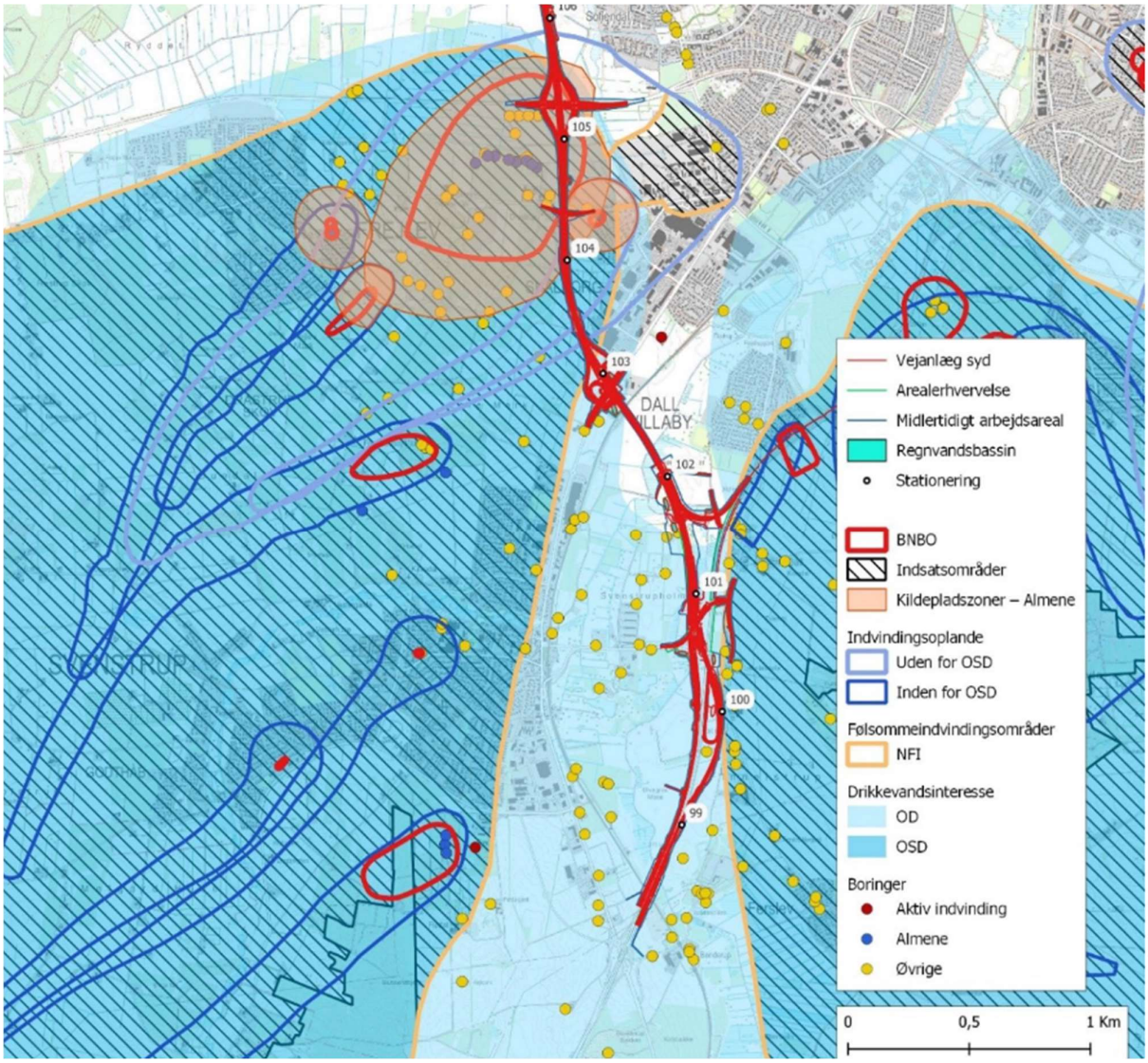
Drikkevand

Hvordan tør I at spille hasard med Aalborgs bys drikkevand

Vurderingen af forholdene i driftsfasen for geologi og grundvand tager udgangspunkt i grundvandsmagasinernes sårbarhed overfor pesticider og spildhændelser og de ændrede forhold, som projektet giver anledning til. Områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) dækker de grundvandsmagasiner, der har størst betydning for drikkevandsforsyningen. OSD-områderne omfatter grundvand, der indvindes til større og mindre vandforsyninger af regional betydning, eller som kan få regional betydning i fremtiden.

Man har de sidste 30 år gjort meget for at beskytte disse områder, som også er udpeget som Boringsnære beskyttelsesområder (BNBO), hvor der er indgået aftaler for at sikre ekstra beskyttelse af disse områder.

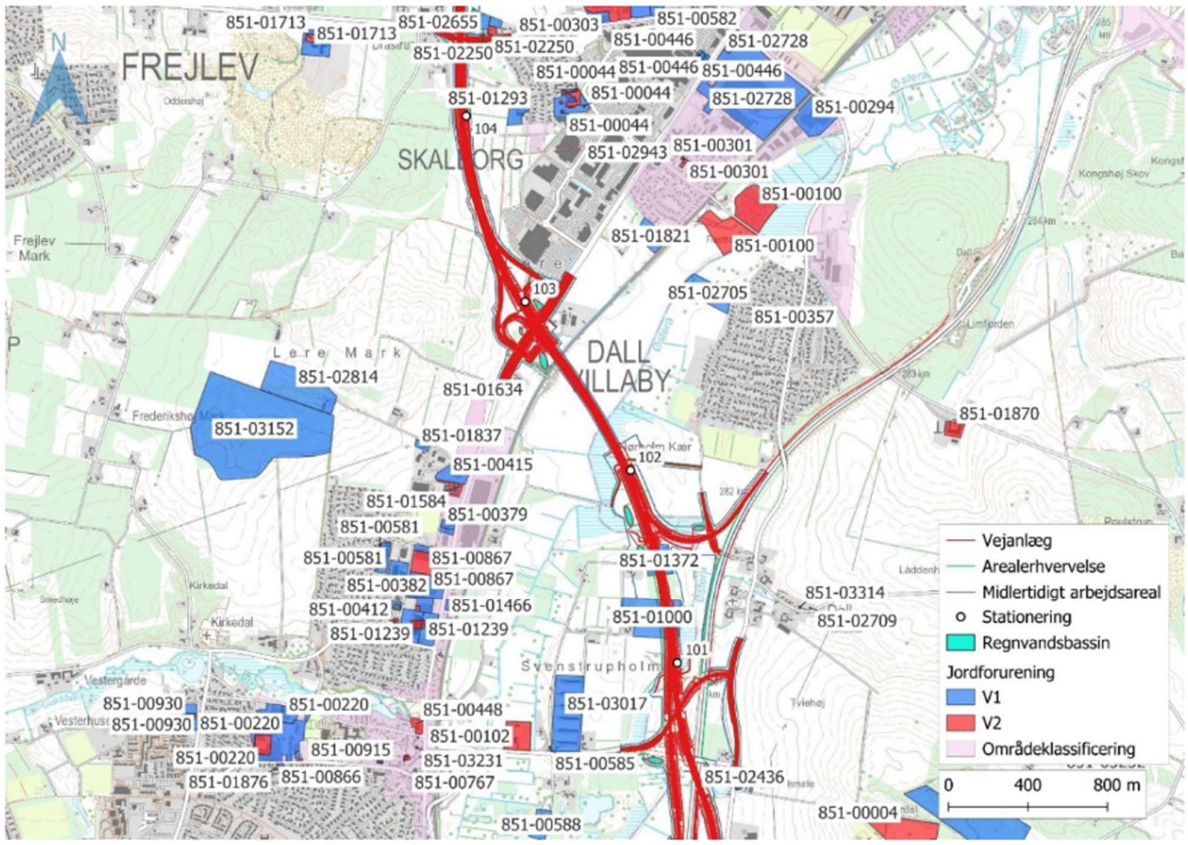
Det arbejde sættes nu over styr, og vi ved ikke om vi kommer til at miste disse vigtige drikkevandsområder i Drastrup og Lindholm for Aalborg by, hvor I tror det hele blot kan løses med en membran. Adgang til rent drikkevand er vigtig.



Figur 13.5 Vandværker og aktive indvindingsboringer langs linjeføringen ved Drastrup Kildeplads.

Eternitaffald

Kortlagte lokaliteter og områdeklassificerede arealer på strækningen st. 101 - 104.
Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet. De geotekniske egenskaber skal vurderes i forhold til om vejen kan anlægges uden yderligere tiltag eller om jorden skal stabiliseres. Hvis det opfyldte materiale skal erstattes med materiale med bedre geotekniske egenskaber, vil der blive foretaget miljøtekniske undersøgelser af de opfyldte materialer. Der er flere af disse asbestaffaldsdepoter langs linjeføringen.



Figur 14.3 Kortlagte lokaliteter og områdeklassificerede arealer på strækningen st. 101 - 104.

Fravigelse for bilag IV-arten odder mv. – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d og rødlister

Man gør meget ud af habitatkonsekvensvurdering /1/ for projektets påvirkning af Natura 2000-områder, særligt det nærmeste Natura 2000-område N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal (H15 og F1). Det fremgår af habitatkonsekvensvurderingen, at projektets skadevirkninger på arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for N15 kan afhjælpes gennem nærmere angivne

afhjælpende foranstaltninger, som kan sikre, at projektet ikke vil skade Natura 2000- områdets integritet. Fravigelsesansøgningen omfatter derfor ikke fravigelse af beskyttelsesbestemmelserne i habitatdirektivets artikel 6. Kan man nu være sikker på det, der er mange usikkerheder i projektfasen.

Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af

yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt).

Man skriver at projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen og flagermusen inddrages permanent til det kommende vejanlæg. Man erkender samtidig at vidensgrundlaget er for dårlig i forhold til at erstatte dem med nye. Her er VVM mangelfuld. Det forhold gælder også for landindvindingen ved Egholm.

Hvordan kan man tillade at fjerne disse yngle- og rastelokaliteter før man har etableret nye.

Konklusion

Dette projekt er ikke så samfundsøkonomisk nødvendig, at det skal tilsidesætte, vores drikkevand, miljø, natur og belemre os med en masse støj. Det får også store konsekvenser at man vil gennemføre landindvinding ved Egholm for vores rastende fugle og øvrigt dyreliv.

Med venlig hilsen

Lene Rubæk

Vestbyens Samråd

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: janepedersen (janepedersen@mail.dk)
Fra: janepedersen@mail.dk (janepedersen@mail.dk)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 09-01-2024 12:26

Til transportministeriet
Ejerforeningen Julius Posselts Vej 1 A – 1 L, 9400 Nørresundby, har drøftet høringsmaterialet herunder forslag til Anlægslov for etablering af en motorvej over Egholm.

Ejerforeningen tager som sådan ikke stilling til spørgsmålet om anlæggelse af en Egholmforbindelse, blot vil ejerforeningen meget gerne sikre sig, at Transportministeriet, i tilfælde af vedtagelse af anlægsloven, vil initiere, at man forebygger støjgener for de beboere, der bor i tæt afstand til en evt. forbindelse. Det er veldokumenteret, at støj kan have en negativ indflydelse på helbredet.

På vegne af bestyrelsen for Ejerforeningen for Julius Posselts Vej 1 A – 1 L, 9400 Nørresundby,
Formand for bestyrelsen
Jane Pedersen.

Jane Pedersen
Julius Posselts Vej 1 D, 5. Sal lej. 1
9400 Nørresundby
42236142

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ellen Frydendal (ellenfrydendal@outlook.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 10:24
Bilag: HærvejsmotorvejNEJTAKs høringssvar til udkast til anlægslov - 3 Limfjordsforbindelse.pdf;

Til Transportministeriet.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK finder det nuværende beslutningsgrundlag for vedtagelse af en anlægslov til 3. Limfjordsforbindelse for utilstrækkeligt til at vedtage en lov.

Det har vi beskrevet i vedhæftede bilag.

På vegne af bestyrelsen for HærvejsmotorvejNEJTAK,

Ellen Frydendal
Formand

Batum Hedevej 3, 8830 Tjele
mobil 2567 1602
mail@ellenfrydendal.dk

Høringssvar vedr. udkast til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.

Utilstrækkeligt beslutningsgrundlag for anlægslov vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK mener, at beslutningsgrundlaget for en anlægslov ikke er fyldestgørende. Vi har tidligere overfor forhenværende trafikminister Benny Engelbrecht gjort opmærksom på, at de økonomiske beregninger for Hærvejsmotorvejen ikke er tilstrækkeligt specificerede og endog misvisende. Det samme gør sig gældende for de økonomiske beregninger for en motorvej over Egholm. Endvidere er konsekvenserne for klimaet også mangelfuldt beskrevet. Dvs. politikerne har ikke tilstrækkelige oplysninger til at træffe deres beslutninger på.

Vi tænker her på følgende utilstrækkeligheder og mangler:

1.
Brugereffekterne indeholder ikke borgernes øgede omkostninger til drivmidler på 1 mia. kr.

De øgede omkostninger til drivmidler, dvs. til brændstof- /elforbrug, er ikke med i beregningerne af brugereffekterne.
Drivmiddel-omkostninger "neutraliseres" af et fiktivt beløb svarende til glæden ved at komme et sted hen. Dvs. det giver en neutral brugereffekt at besøge f.eks. tante Oda i Hirtshals, da drivmiddel-omkostningerne ved at køre dertil svarer til glæden ved at besøge hende. Problemet ved neutraliseringen er, at man værdisætter et gode, som i høj grad ikke værdisættes i det virkelige liv.

De forøgede statsafgifter ved en 3. Limfjordsforbindelse i form af afgifter på drivmidler, registreringsafgift og moms er sat til 582 mio. kr. (Bilag 1). Derfor vil der være en merudgift til kørsel på ca. 1 mia. kr. (Benzinafgiften udgør ca. halvdelen af benzinprisen i dag). Det beløb skal komme fra husholdnings- og virksomhedsbudgetterne. **De 1 mia. kr, fremgår ikke - hverken af baggrundsmaterialet eller udkastet til anlægsloven.**

2.
Brugernes meromkostninger er ikke udspecificeret ift. kørselsformål.
Brugernes meromkostninger består af meromkostninger til drivmidler nævnt under punkt 1, reparation af biler og lastbiler samt nyindkøb af disse. Samlet udgør omkostningerne ca 1.6 mia. kr. (1 mia. kr. fra punkt 1 og 627 mio. kr. fra tabel 1 i bilag 1).
Disse omkostninger er ikke udspecificeret i forhold til kørselsformål. Dvs erhvervskørsel, pendling og fritidskørsel.
Udspecificering vil være interessant ud fra interesserne hos de forskellige typer brugere: Erhvervslivet prioriterer sparet erhvervskørsel (dvs. sparet chaufførløn, brændstof og slid på lastbilerne), arbejdstagere sparet pendlingtid og f.eks. børnefamilier sparet fritidskørsel.
En sådan opsplitning vil kunne fortælle, hvordan de 1.6 mia. kr. kan fordeles på hver type interessent. F.eks. hvilken gruppe er det, der kommer til at betale den største del af de 1.6 mia. kr ?
Dvs. størrelsen af det formindskede råderum for borgerne er således ukendt. Oplysningen er væsentlig – se punkt 3.

Den manglende udspecificering på kørselsformål og dermed betaling til drivmidler, reparation og nyindkøb af biler og lastbiler betyder, at debatten og stillingtagen til en

motorvej ud fra forskellige interessenters synsvinkel ikke kan ske.

3.
Mindsket råderum for borgerne – hvilke konsekvenser for sundheden ?

At der er et mindsket råderum for borgerne nævnes ikke i bemærkningerne til lovforslaget. Det skal man ned i et bilag for at se (bilag 2). Her står ”Beslutningen medfører således et mindsket økonomisk råderum for borgerne”.

Det mindskede råderum for de private husholdninger som følge af en 3. Limfjordsforbindelse vil betyde, at andre goder ofres.
Her vil det være interessant at få en kvantificering af typerne af ofre. Er det ofre på sundhedsgoderne (f.eks. kontingent til en sportsforening / fitnesscenter) eller direkte sundhedsskadelige ”ofre” ? Hvis det er sundhedsgoderne, der først og fremmest reduceres, får borgerne et dårligere helbred, livskvaliteten forringes, og udgifterne til sygehuse, medicin mm. vil stige.
En sådan kvantificering vil kunne højne debatten om de sundhedsmæssige konsekvenser af ny motorvej.

4.
CO2 udledning

a. Offeromkostninger
Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse kan betyde offeromkostninger for andre anlæg som f.eks. anlæg af vindmøller og solceller. I så fald vil en 3. Limfjordsforbindelse være endnu mere skidt for Danmarks CO2 regnskab.

b. Forringede muligheder for at nå CO2 mål i 2050
CO2 udledningen vil være størst i starten af projektperioden, hvor vejen anlægges og hvor der er den største andel af ikke el-biler. Især ud fra et kortere tidsperspektiv – f.eks. indtil 2050 – er tallene alarmerende store. De vil gå imod de besluttede mål for reduktion af CO2 udledning i 2050.

Der mangler oplysninger om CO2 udledningen år for år. Disse oplysninger ville ellers være med til at vise hvor stor en negativ påvirkning CO2 udledningen ville have i fht. Danmarks mål for CO2 udledning i 2050.

c. Usikker teknologi
I bilaget om klimakonsekvenser er mængderne af CO2 udledning beregnet med og uden forventet fremtidige teknologiske forbedringer. (Bilag 2).
Forventet fremtidig teknologi er uholdbart at satse på. En fugl i hånden er bedre end 10 på taget. Derfor bør man gå ud fra beregningerne fra de i dag kendte teknologier.

5.
Misbrug af FNs verdensmål

Tankegangen bag FN's verdensmål beskrives godt af Mogens Lykketoft i bogen ”Bæredygtig global udvikling”. Der står: ”Det er et budskab om, at vi ikke kan nå målet om at udrydde den ekstreme fattigdom ved at vandre frem ad de samme stier, som vi har trasket ad de foregående 15 år – eller for

den sags skyld de foregående 70 år.
….
Der er brug for en ny økonomisk politik, der er gennemsyret af både miljømæssig og social bæredygtighed". (Bilag 3).

I bemærkningerne til lovforslaget argumenteres der for en ny motorvej ved hjælp af FN's verdensmål. At anlægge en 3. Limfjordsforbindelse er at vandre ad de samme stier. Det er ikke at gå nye veje.

6. Konklusion

Manglende oplysninger om borgernes merudgifter til drivmidler, manglende udspecificeringer af dels meromkostninger på borgergrupper og dels offeromkostninger på typer af goder, en mulig satsning på usikker teknologi mht. CO2 udledning samt misbrug af FN's verdensmål gør beslutningsgrundlaget for anlægsloven for spinkelt.

Anlægsloven bør derfor af demokratiske, økonomiske og miljømæssige grunde ikke vedtages.

Den 9. januar 2024,
På vegne af bestyrelsen for HærvejsmotorvejNEJTAK

Ellen Frydendal,
Formand

Batum Hedevej 3, 8830 Tjele
Mobil: 25671602,
Mail@ellenfrydendal.dk

www.hærvejsmotorvejNEJTAK.dk

Bilag 1.
Samfundsøkonomiske beregninger, side 2 tabel 1, under brugereffekter.

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Samfunds%C3%B8konomiske%20beregninger%20-%203.%20Limfjordforbindelse_wcag.pdf

Bilag 2.
Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse, side 3, næstsidste afsnit.

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Klimam%C3%A6ssige%20konsekvenser%20af%20den%203.%20Limfjordsforbindelse_wcag.pdf

Bilag 3.
Steen Hildebrandt (red): "Bæredygtig global udvikling", Jurist og Økonomforbundets Forlag 2016.
Side 9, 5., 6. og 7 afsnit.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Hørinssvar, anlægslov - Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 09:36
Bilag: Høringssvar Q.pdf;

Hermed høringssvar fra Frie Grønne.
Jeg vil gerne have bekræftelse for modtagelse.

Mvh
Susanne Zimmer

Høringssvar til anlægslov om en Egholmmotorvej 09.01.24

I Frie Grønne ønsker vi ikke flere motorveje.

Allerede nu får vi både i Danmark og globalt dagligt påmindelser om klimaforandringerne.
Hvis vi ikke NU gør alvorlige tiltag for at bremse CO2 udledningen, forpasser vi vores chance for at bremse klimaforandringerne, og de næste generationer kommer til at betale prisen.

Samtidig presser vi ved anlæg af en Egholmmotorvej naturen. Vi har få procenter af vores arealer friholdt til vild natur, mange arter er truede eller i tilbagegang. Konkret vil motorvejen ødelægge Natura 2000 områder og inddrage 2.600.000 m2 jord plus 900.000 m2 til arbejdsarealer.

Den grønne omstilling i forhold til både klima og natur presser på.
Når vi asfalterer endnu mere af vores natur, arbejder vi direkte imod både natur og klima.

En 22 km lang Egholmmotorvej vil generere mere trafik, kræve bunker af råstoffer, som vi i forvejen overforbruger. Den vil udlede store mængder CO2, påvirke miljøet negativt for både mennesker og dyr, ødelægge Natura 2000 habitater og andre naturområder og bruge plads, som kunne gøres til fine naturområder.

I Frie Grønne vil vi styrke den grønne infrastruktur for transport ved at lave bedre forhold for cyklisme, mere og gratis kollektiv transport, ved at flytte godstransport fra veje til skinner, ved at etablere flere delebilsordninger og mere samkørsel.

Derfor siger vi NEJ til en Egholmmotorvej, drop dette sorte projekt.

Mvh

Sikandar Siddique
Politiks leder i Frie Grønne

Susanne Zimmer
Medlem af Frie Grønne Råd
Tidligere nordjysk MF

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Delphin (per_delphin@live.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje
Sendt: 08-01-2024 18:51
Bilag: Høringssvar 3. LFF 2023.pdf;

På vegne af foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje fremsender jeg hermed foreningens høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Jeg skal anmode om kvittering for modtagelse af høringssvaret.
Høringssvaret er vedhæftet.

Med venlig hilsen
Per Delphin
(tlf. 41603384)

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM)

Drop planerne om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse!

Det er yderst beklageligt, at projektet vedrørende en 3. Limfjordsforbindelse er nået så langt i planlægningsprocessen som til forslag til anlægslov. Helt grundlæggende anser JMOM det for en særdeles dårlig ide at anlægge denne motorvej, da den vil have en lang række negative konsekvenser, som tilsammen burde være rigelig grund til at afvise projektet. Hvis motorvejen ikke anlægges, undgås de mange negative konsekvenser. Ydermere spares samfundet for en anslået anlægsudgift på nu 7,8 milliarder kr. **JMOM opfordrer Folketinget til at afvise det fremsatte forslag til anlægslov**.

Transportudviklingen

Der er generelt mange usikkerheder omkring udvikling efter etablering af nye motorveje. Men ét er temmelig sikkert: nye og bredere veje skaber mere biltrafik på landsplan. Bestanden af personbiler i DK var pr. 1. januar 2023 2.800.000 og i 2018 2.530.000 - altså en stigning over 5 år på 270.000. Den store trængsel ligger om morgenen og om eftermiddagen (2 x 2 timer) og udgøres for en væsentlig del af personbiler, som transporterer i gennemsnit 1,05 person. Denne udvikling er ikke ønskværdig. Denne transportform har medført, at den kollektive transport er stærkt nedadgående især udenfor byerne, hvor den i mange områder faktisk ikke eksisterer. Dette er til stor gene for handicappede, gamle og unge under 18 år. De må ofte flytte til byen. Dette er tillige en hindring for at skabe balance mellem by og land.

Det er på høje tid, at politikerne ændrer på den kurs for transportudvikling, der har været gældende de sidste ca. 50 år med etablering af flere og flere motorveje. Grænsen **er** nået! Og dermed skal motorvejen vest om Ålborg skrottes. Der er brug for nytænkning. Danmark er et af de lande i EU med flest km motorvej i forhold til befolkningstallet. Danmark er et lille land, og her skal også være plads til større naturområder.
Vi mener: Det skal være dyrt og besværligt at transportere sig alene.

Det skal være billigt og nemt at transportere sig sammen med flere.

Hvis personbilerne på vejene bliver reduceret, vil der være plads til erhvervskørsel på de eksisterende veje. Danmark har allerede et meget veludbygget vejnet.

Klima

Vi befinder os i en alvorlig klimakrise, og det er et erklæret samfundsmål at nedsætte den hjemlige CO_2-udledning markant. Ikke desto mindre indgik politikerne i juni 2021 et infrastrukturforlig, der bl.a. indebærer anlæg af adskillige nye motorveje med dertil hørende udledning af betydelige mængder CO_2. En 3. Limfjordsforbindelse er en af disse motorveje. Det skammelige infrastrukturforlig omfatter vejanlæg til 63,8 milliarder kroner og indebærer udledning af skønsmæssigt 2.294.000 tons CO_2e i anlægsfasen og ved vedligehold. Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vil ifølge baggrundsdokumentet "Klimamæssige konsekvenser" nationalt udlede 298.430 tons CO_2e. Hertil kommer udledning, der sker i udlandet (181.950 tons).

Politikerne bag forliget anser åbenbart anlæg af en stribe klimaskadelige motorveje for så uomgængeligt vigtige for landet, at det retfærdiggør en betydelig forøgelse af CO_2-udledningerne, stik imod bestræbelserne på at nedbringe disse**. I lyset af klimakrisen vil det være dybt uansvarligt at anlægge en række**

nye motorveje i Danmark. Den rette klimahandling vil være at droppe projekterne, herunder også en 3. Limfjordsforbindelse!

Motorveje og vækst

De mange ønsker om flere nye motorveje herhjemme er i sidste instans næret af forventninger om økonomisk vækst. **Det er en sejlivet myte, at en ny motorvej altid fører til økonomisk vækst og flere arbejdspladser overalt i et stort område.** Det er blevet påvist af trafikforskeren Per Homann Jespersen, at motorveje flytter rundt på væksten. Nogle steder omkring en ny vej kommer der vækst og nye arbejdspladser, andre steder kommer der negativ vækst og sker tab af arbejdspladser.

Samfundsøkonomiske analyser

En del af beslutningsgrundlaget for anlæg af nye motorveje er de samfundsøkonomiske analyser. En svaghed ved analyserne er, at ikke-markedsprissatte effekter af trafikinvesteringerne er meget usikre, og der er en række effekter, som slet ikke opgøres og medtages i analyserne. Kort fortalt beregnes og prissættes nytteeffekterne af et vejprojekt ved hjælp af Teresa-modellen, og effekterne omsættes til monetære værdier (beløb i kr.) ud fra, hvad et antal adspurgte personer giver udtryk for, de er villige til at betale for en given effekt, eksempelvis kortere rejsetid. Sådanne fiktive beløb (”luftpenge”) sammenholdes med prisen for en ny motorvej, som er et beløb, der er knyttet til den ”virkelige” økonomi. Forsøg på at prissætte effekter, der hidtil ikke er indgået i analyserne, som f. eks. naturværdier, vil næppe falde heldigt ud, men blot munde ud i yderligere et sæt fiktive beløb. Sammenstillingen af fiktive beløb med beløb, der er knyttet til den reelle økonomi, gør, at analyserne må anses for uegnede til beregning af et infrastrukturprojekts rentabilitet. Især tidsbesparelser er en afgørende begrundelse for bygning af nye motorveje. En køretidsbesparelse beregnes som forskellen mellem nutidig transporttid og estimeret transporttid på en planlagt vej med højst tilladte hastighed og uden forhindringer. Det må anses for meget problematisk, at også ”tabt” tid ved kørsel i fritiden bliver prissat og indgår i de gængse samfundsøkonomiske analyser. En stor del af persontransportarbejdet foregår netop i fritiden.

Det er derfor yderst kritisabelt, at sådanne uegnede analyser indgår som en del af beslutningsgrundlaget for in casu forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. JMOM anser, at de samfundsøkonomiske beregninger er af en så mangelfuld karakter, at de ikke kan indgå som en del af beslutningsgrundlaget for forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Støjberegninger

Støjniveauer fra trafikken på den planlagte motorvej er på traditionel vis angivet som gennemsnit over døgnet og året. Det er særdeles uheldigt, at maksimale støjniveauer, der tidvis forekommer, og som er særligt generende for beboere ved vejen, ikke angives. Ingen ved, hvad støjniveauet vil være en almindelig hverdag - eller i myldretiden - eller ved den mest fremherskende vindretning - for det er ikke blevet beregnet. Det ligger til gengæld fast, at det oplevede støjniveau en stor del af tiden vil være højere end det beregnede gennemsnit. Med stigende trafik i årene fremover vil støjen øges, også med flere elkøretøjer på vejen, men det er ikke blevet beregnet, hvad støjniveauerne vil være efter et givet antal år. Det er beboerne langs motorvejen, som overraskes af og må leve med højere støjniveauer end de angivne gennemsnitsværdier. Sundhedsfaglig forskning har vist, at vejstøj i værste fald bl.a. kan bevirke stress, søvnforstyrrelser, hjerte-karsygdomme, forhøjet blodtryk, diabetes, forskellige former for kræft, demens samt nedsat indlæringsevne hos børn. Der er samtidig betydelige samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med de helbreds-

mæssige effekter af trafikstøj. **Det er helt uacceptabelt at fremlægge et forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse på baggrund af et så mangelfuldt planlægningsgrundlag.**

Støjpåvirkning af beboelsesområder

Ved anlæg af ca. 20 km ny motorvej i Egholmlinjen vil et større areal omkring vejen påvirkes af støj, og adskillige fastboende i relativ nærhed af motorvejen vil blive udsat for vejstøj med forringet livskvalitet til følge. Egholmlinjen løber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er begrænset vejstøj, og passerer undervejs i varierende afstande flere boligområder. Der må forventes en væsentlig forøgelse af støjpåvirkningen i området langs den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen sammenlignet med situationen uden en motorvej. Der vil i forbindelse med projektet blive opsat i alt 5 km støjskærme. Hvad med de øvrige 15 km? Spørgsmålet er, om ikke vejstøjen trods dæmpning stadig vil være til gene for et større antal beboere, jf. ovenstående bemærkninger vedr. beregning af vejstøj. Det ligger jo ligesom i kortene, at et antal helårsbeboelser vil være særligt støjramte efter etablering af anlægsprojektet, når Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af sådanne beboelser. **Hvis forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse vedtages, har politikerne valgt at acceptere, at mange beboere udsættes for generende og skadelig vejstøj.**

Rekreative værdier

Motorvejen passerer gennem eller tæt forbi en række natur- og rekreative områder. For de mennesker, der med forskelligt formål opholder sig her, vil den visuelle oplevelse af landskabet forringes markant. Eksempelvis vil en landskabsbro over Østerådalen i bedste fald tillade, at dyr kan passere under den, men broen er og bliver et skæmmende fremmedelement i landskabet.

Motorvejen vil udsætte de mennesker, der opholder sig i naturområderne og de rekreative områder, med generende støj. Dette gælder bl.a. Egholm. Mange af de oplevelsesmæssige værdier, der er forbundet med at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø som Egholm, går tabt ved anlæg af motorvejen. Øen vil fremover ikke have den samme værdi for turismen.

Selv om diverse dyrearter stadig måtte forekomme i et område omkring motorvejen, vil oplevelsen af arterne i deres miljø være drastisk forringet i det nu støjprægede og visuelt skæmmede område.

Ophold i naturen er godt for den mentale sundhed, men med anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen forringes mulighederne for gode oplevelser markant.

Det er i høj grad kritisabelt at foreslå anlæg af en motorvej, der markant forringer oplevelsen af landskaber, naturområder og relativ stilhed for mange mennesker, hvis livskvalitet herved forringes. Desværre tillægges muligheden for gode oplevelser i naturen generelt ingen vægt i beslutningsprocessen vedr. anlæg af nye motorveje.

Dyre- og planteliv

Ved anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen inddrages naturarealer, og herved forringes voksesteder for plantearter samt levesteder for forskellige dyrearter. Strækninger af vandløb skal forlægges i forbindelse med anlæg af motorvejen.

I Danmark er der ikke meget natur tilbage efter mange års omfattende indgreb af forskellig art. **Den resterende, pressede natur har mindst af alt brug for et massivt indgreb som anlæg af en ny motorvej!**

Motorvejen vil virke som en barriere for visse dyrearters spredning. Ved diverse afværgeforanstaltninger såsom faunapassager og paddehegn m.m. søges skadevirkningerne begrænset. Faunapassager m.v. giver næppe dyrene samme muligheder for at sprede sig i landskabet, som de havde før etablering af motorvejen. **Landskaber uden motorvej og uden afværgeforanstaltninger er så langt at foretrække frem for landskaber med motorvej og med afværgeforanstaltninger!**

Det planlægges at udlægge områder med erstatningsnatur ved motorvejen, men visse naturtyper såsom rigkær og strandenge kan kun vanskeligt erstattes.

Strandtudsen er omfattet af Habitatdirektivets bilag IV, er fredet og er på den danske rødliste opført som truet. Trafikdrab af arten i lavtliggende områder er anført som en mulig trussel, og det formodes, at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunpadder kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannerne, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces. Desuden anføres det, at strandtudser ikke er særlig villige til at acceptere erstatningsvandhuller.

Det angives i den opdaterede miljøkonsekvensvurdering, at fugle, herunder beskyttede arter, på en række angivne lokaliteter vil fortrænges som følge af arealinddragelse ved anlæg af motorvejen og forstyrrelser ved anlægsaktiviteterne.

Det skal anføres, at flagermus kan blive dræbt i trafikken, når de flyver på tværs af en motorvej. Her er køretøjernes fart så høj, at flagermus generelt ikke kan nå at undvige. Flagermusene dræbes enten ved at blive ramt af køretøjerne eller ved, at de suges ind af den vind, som omgiver køretøjerne. Sandsynligvis kan flagermus fanges i den stærke vind, som omgiver lastbiler, i op til en meter over lastbilerne. En motorvej ført over en ådal vil være hævet over terræn, og flagermus vil kunne blive dræbt i den pågældende højde.

Generelt erstattes et naturareal, der er permanent inddraget til motorvej, med et dobbelt så stort areal. **At naturarealet herhjemme forøges er absolut ønskværdigt, men det er klart at foretrække, at dette mål realiseres, uden at det forudsætter anlæg af en ny motorvej!**

Fravigelse fra habitatdirektivets artikel 12, litra d

I baggrundsdokumentet "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d" argumenteres for, at forbuddet mod at beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder for odderen kan fraviges, idet der ikke findes noget alternativ til det planlagte forløb af motorvejen i Egholmlinjen, og at anlæg af motorvejen tjener bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Der er flere år efter VVM-undersøgelsen fra 2011 blevet præsenteret et alternativ til en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen i form af et ekstra tunnelrør, og der er næppe generel enighed blandt trafikeksperter om, at der ikke findes et brugbart alternativ til en motorvej i Egholmlinjen. Mht. bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, hvortil hører fremkommelighed for erhverv og private, kunne alternativet til 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen også tænkes at varetage disse interesser.

Privatøkonomiske konsekvenser

De færreste har lyst til at bo tæt på en motorvej. Derfor vil beboere nær en planlagt motorvej, hvis ejendom ikke bliver eksproprieret, have meget svært ved at sælge deres ejendom. De vil være stavnsbundne og må dag ind og dag ud leve med den enerverende vedvarende støj fra motorvejstrafikken. Ejendomme, der er beliggende inden for et område omkring motorvejen, vil falde i værdi. **Hvis forslaget til lov om anlæg af**

en ny motorvej vedtages, har politikerne hermed valgt at acceptere, at lokale beboere påføres disse ulemper.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: DSB (dsbpost@dsb.dk)
Fra: Magnus Just Hansen (majuha@dsb.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 08-01-2024 11:46

Kære Anders

DSB har ikke bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Magnus Just Hansen
Senior direktionskonsulent
E-mail: majuha@dsb.dk
Mobil: 24689048

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Vejdirektoratet - Hovedpostkasse (vd@vd.dk)
Fra: ivan@noah.dk (ivan@noah.dk)
Titel: Høringssvar vedr. ”Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”
Sendt: 08-01-2024 09:15
Bilag: EGHOLM-hoeringssvar-RBT-NOAH-Trafik.pdf;

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ”Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”

Modtagelse af høringssvaret bedes venligst bekræftet.

Med venlig hilsen

Poul Kattler
Ivan Lund Pedersen

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
Studiestræde 24, 2. sal
1455 København K

NOAH
Friends of the Earth Denmark
NOAH-Trafik
Studiestræde 24, 2. sal
1455 København K

Kbh. den 8. januar 2024

Til
Folketingets transportudvalg
Vejdirektoratet

Med denne kommentar til Vejdirektoratets *"udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"* vil vi opfordre Folketinget til at undlade at bygge en motorvej vest for Aalborg over Egholm.

Folketinget opfordres til at sørge for at alternativer til en Egholm-forbindelse undersøges nøje.

Det drejer sig - i lyset at den alvorlige klimakrise og vores klimalov - om en løsning baseret på udbygning af den kollektive trafik i kombination med roadpricing og optimale betingelser for cykeltrafikken. Tillige er der brug for en analyse af en moderat udbygning af den eksisterende østlige motorvej, som ifølge uafhængige transportforskere, både vil være langt billigere, mere effektiv og skånsom overfor miljø, klima og natur.

En Egholmmotorvej har - selv ved anvendelse af Vejdirektoratets partielle samfundsøkonomiske analyser - en meget ringe samfundsøkonomi. Den ringeste i listen over anlæg i Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021.

Vejdirektoratet undlader tilmed at medregne et udslip på omkring 480.380 ton CO2e vedrørende byggeri af motorvejsanlægget. Udledning af 480.380 tons CO2e vil med en pris på 5.000 kr. pr. ton - jfr. følsomhedsberegningen nedenfor på side 4 - give en udgift på kr.: 2.401.900.000 kr. som vil gøre projektet til en yderligere samfundsøkonomisk belastning.

Efter gennemgang af materialet vedrørende en ca. 20 kilometer 4-sporet motorvej plus 2 nødspor vest om Aalborg via Egholm vil vi opsummere vores holdning til projektet:

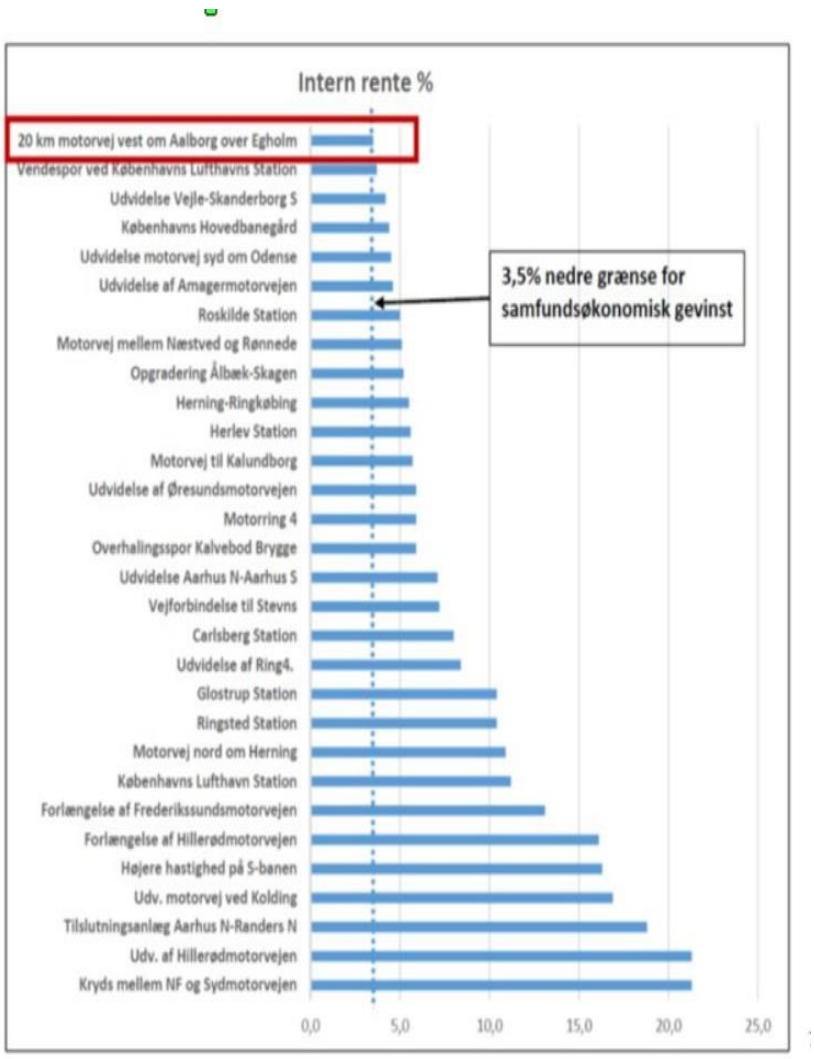
Vejanlægget vil:

- ødelægge naturområder
- udgøre en stor klimabelastning både ved anlæg og brug
- støjbelægge nye store områder, som ikke nu er støjbelastede
- forringe livsbetingelser for mange forskellige dyrearter og planter både på land og i vandet

- koste mindst 8 milliarder skattekroner

Egholmmotorvejen har – selv med brug af de snævre samfundsøkonomiske beregningsmetoder – en elendig samfundsøkonomi

Og det er vel at mærke uden at medtage udslip i forbindelse med bygning af motorvejsanlægget. At undlade at medregne dette udslip i den samfundsøkonomiske analyse er helt uacceptabelt.



Kilde: Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021

Den lave rentabilitet betyder, at projektet ligger helt nede på minimumsgrænsen for, om det ud fra et rent økonomisk udgangspunkt giver mening at realisere. Det vurderer professor i transportøkonomi Mogens Fosgerau.

"Det ligger lige på grænsen til, at man vil sige, at det giver underskud. Det er et projekt, som er helt nede på grænsen for, hvad man kan finde på at gennemføre. Hvis det var et vejprojekt tættere på København, havde det ikke haft en levende chance for at blive vedtaget," siger han. Kilde: https://www.altinget.dk/artikel/stoettepartier-afviser-ny-motorvej-over-limfjorden-det-ser-meget-dyrt-ud

Efter denne samfundsøkonomiske analyse blev lavet er anlægsudgifterne i Vejdirektoratets nyeste analyse (se næste side) tilmed steget med 689 millioner. Derved ville den Interne rente - alt andet lige - blive endnu lavere. På forunderlig vis har Vejdirektoratet dog ved at ændre lidt på forudsætninger bl.a. sat tidsgevinsten over 50 år op med 22,2 % svarende til 1112 millioner. Derved er det lykkedes at nå til samme resultat som tidligere.

Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Samfunds%C3%B8konomiske%20beregninger%20-%203.%20Limfjordforbindelse_wcag.pdf

Tabel 1 – Samfundsøkonomiske beregninger for den 3. Limfjordsforbindelse

Anlægsomkostninger:	**-6.234**
Anlægsomkostninger	-7.773
Restværdi	1.539
Drifts- og vedligeholdelseseffekter:	**-388**
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-448
Indtægter fra brugerbetaling, vej	60
Brugereffekter:	**6.774**
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	6.131
Tidsgevinst, gods	15
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og last	627
Brugerbetaling, vej:	0
Eksterne effekter:	**211**
Uheld	43
Støj	305
Luftforurening	3
Klima (CO2)*	-140
Øvrige konsekvenser:	**261**
Afgiftskonsekvenser	582
Arbejdsudbudsforvridning	-758
Arbejdsudbudsgevinst	437
I alt nettonutidsværdi (NNV)	**624**
Intern rente	**3,5%**
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone**	**0,1**

I tabellen kan man se, at tidsgevinsten, som udregnes over 50 år - med stadig stigende trafikmængder og højere timepriser - er den absolut største faktor. Tidsgevinsten (brugereffekter) er sat til 6.774 mio. kr. I VVM 2021 var den sat til 5.998 mio. kr.

Nogen kunne forledes til at tro, at det er rigtige penge. Det er det ikke. Det er primært fuldkommen fiktive beløb, "luftpenge", som end ikke kan bruges til at købe en is for. Se tabel med 2022-prissætning nedenfor.

Det næststørste indtægtsbeløb i tabellen udgøres af 582 mio. kr. i form af "afgiftskonsekvenser". Det er en følge af mere trafik med højere hastigheder, der forøger energiforbruget. Selvom vores klimapolitik tilsiger, at vi skal spare på energien, bruges større energiforbrug og dermed højere afgifter som brækstang for anlæg af en motorvej.

Beregningen vil falde helt fra hinanden hvis prissætning af tid udtages/reduceres kraftigt og øget energiforbrug/afgiftskonsekvens fjernes som en positiv faktor.

Samtidig med at flere afgifter regnes som et plus for en motorvej skriver Vejdirektoratet også om flere elbiler, som jo netop **ikke** bidrager med kørselsafhængige indtægter til samfundet. Det er derfor meget uklart på hvilket grundlag Vejdirektoratet har sat afgiftskonsekvenserne til 582 mio. kr.

Tidsværdier for persontimer i biler. Børn under 18 år sættes til halv pris:

Kr. per persontime. 2022 priser. Tidsværdierne fremskrives med prisudvikling og udvikling i BNP.	Bolig-arbejde	Erhverv	Anden kørsel
Køretid	110	447	110
Forsinkelsestid	164	671	164

Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser:
https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser

Selv ud fra de stærkt kritisable samfundsøkonomiske vurderinger ser det ringe ud for "økonomien" i projektet.

Der skal så lidt til før det ramler totalt. Se blot i "Følsomhedsberegninger" nedenfor fra Vejdirektoratet hvordan en mindre reduktion på 25 % af den – efter vores mening - totalt opskruede tidsgevinst gennem 50 år - falder den postulerede "gevinst" ved projektet til 2,8 % altså under de magiske 3,5 %. Et tal som man i øvrigt har fornemmelsen af mest er valgt af Finansministeriet for at retfærdiggøre de fleste vejprojekter. Tidsgevinsten udgør normalt langt størstedelen af "gevinsten".

Følsomhedsberegninger

Der er gennemført en række følsomhedsberegninger for at teste robustheden af samfundsøkonomien. De forskellige resultater af følsomhedsberegningerne fremgår af Tabel 2. Tallene viser, at projektet svinger mellem at være rentabelt med stigninger og fald i anlægsomkostninger og tidsgevinster. Tidsgevinsterne har størst indflydelse på den interne rente, hvor en stigning i tidsgevinsterne på 25% medfører en intern rente på op til 4,1%, mens et fald i tidsgevinsterne på 25% medfører en intern rente på 2,8%.

En stigende CO_2 pris påvirker projektet i en svag negativ retning, da vejtrafikkens CO_2 udledning stiger som følge af den 3. Limfjordsforbindelse.

Tabel 2 - Følsomhedsberegninger for den 3. Limfjordsforbindelse

Følsomhed	Beregnet intern rente	NNV (Mio kr.)
Hovedresultat	**3,5%**	**624**
+ 10 pct. anlægsoverslag	3,2%	-77
- 10 pct. anlægsoverslag	3,8%	945
25 pct. lavere tidsgevinster	2,8%	-1.007
25 pct. højere tidsgevinster	4,1%	2.256
CO_2 pris på 5.000 kr. pr Ton	3,3%	293

Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Samfunds%C3%B8konomiske%20beregninger%20-%203.%20Limfjordforbindelse_wcag.pdf

Finansministeriet anser projekter med en forrentning på under 3,5 % som urentable.

Som man kan se i tabel 2 ovenfor vurderes forslaget til en forrentning på kun 3,5 % og ved en 25 % lavere tidsgevinst falder den til 2,8 %. Også en 10% højere anlægsudgift og en CO2- pris på 5000 kr. pr ton bringer procenten ned under de 3,5 %.

Den helt afgørende faktor i de samfundsøkonomiske beregningerne er, som det kan ses af analysen, prissættelsen af tid. Og det forudsættes tilsyneladende, at trafikanterne altid kører med højest tilladte hastighed. Og at Folketinget i de næste 50 år f.eks. ikke vil efterleve WHOs anbefalede lavere støjgrænse og derfor ej heller vil nedsætte hastighedsgrænserne for at reducere vejstøjen. Ellers smuldrer tidsgevinsten og regnestykket.

Til sammenligning bruger en voksen dansker i gennemsnit omkring 3 timer og 20 minutter dagligt på TV og streaming. I lyset heraf er det mildt sagt endnu mere uhensigtsmæssigt at bruge milliarder på nogle små tidsbesparelser. Og samtidig påføre natur, miljø og klima store belastninger.

Her må man i øvrigt huske, at omkring 74 % af bilturene er kørsel i fritiden. Alligevel prissættes fritidskørslen, som det fremgår af prislisten ovenfor under "andet", meget højt. Børn under 18 år - herunder spædbørn - medregnes også - dog til halv pris - jfr. noten under tabellen.

Ydermere ville resultatet forringes kraftigt dersom Vejdirektoratet, som det ifølge Mobility Pro 16. april 2021 (se nedenfor) blev anbefalet af Venstre, Konservative, Industri og eksperter, medtog klimabelastningen ved anlæg af vejanlægget i de samfundsøkonomiske beregninger. Det vil man ikke.

Kilde: Uddrag af mail fra Niels Fejer Christiansen, Projektchef, Vejdirektoratet: "CO2-udledning i anlægsfasen indgår hverken i GGM-beregninger eller i de samfundsøkonomiske beregninger".

Udledning af 480.380 tons CO2e vil f.eks. med en pris på 5.000 kr. pr. ton give en udgift på kr.: 2.401.900.000 kr.

I Vejdirektoratets samfundsøkonomiske analyse ovenfor er CO2-udgiften de næste 50 år kun sat til en udgift på 140 millioner kr. bl.a. fordi anlægsfases ikke er medregnet.

Tabel 3: Udledning hvis anlægget skete i dag, fordelt på anlægskomponent og om udledningen sker i Danmark eller udlandet (ton CO_2e). Kilde: InfraLCA.

	Produktion	Transport	Anvendelse	I alt
Nationalt	159.640	118.650	20.140	**298.430**
Udland	82.310	89.940	9.700	**181.950**
Globalt	**241.950**	**208.590**	**29.840**	**480.380**

005EB8Tallene er opgjort efter faserne beskrevet i europæisk standard EPD for miljøvaredeklaration af bygge og anlæg EN15804:2012+A2:2019. Tabellen er opdelt i Materialeproduktion (produktionsfasen (A1-A3)), Transport (A4) og Indbygning (A5) samt vedligehold (Udskiftninger (B4)).

Vejdirektoratet skønner jfr. ovenfor i forslag til anlægslov, at der globalt udledes ca. 480.380 ton CO2e ved bygning af en Egholm-motorvej. Da klimaproblemet er globalt må man se på det globale klimaaftryk.

Dertil kommer klimabelastningen ved drift og vedligeholdelse af motorvejsforbindelsen. Samt klimabelastningen ved kørslen på motorvejen.

PS: Vejdirektoratet oplyser, at ny teknik vil kunne reducere udledningerne i fremtiden. Det virker dog som meget urealistiske forventninger vedr. fremtidig teknik i den forventede byggeperiode.

Kilde: Vejdirektoratet. https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Klimam%C3%A6ssige%20konsekvenser%20af%20den%203.%20Limfjordsforbindelse_wcag.pdf

Industri og eksperter: Anlæg af ny infrastruktur skal med i klimaregnskabet

Det er misvisende at vurdere klimaregnskabet for store infrastrukturprojekter uden at medtage den CO2, som udledes i anlægsfasen.

Her uddrag af artikel i Mobility PRO 16. april 2021:

Politisk støtter blandt andre Venstre og Konservative at medregne klimabelastningen ved anlæg. Og professor ved DTU Transport Otto Anker Nielsen er enig:

»Der er mange af projekterne, hvor CO2 i anlægsfasen udgør så stor en del, at projektets klimafordele risikerer at gå fløjten,« siger han.

Professor i miljøøkonomi på Aarhus Universitet Mikael Skou Andersen vil også have tallene på bordet. Men ikke i en livscyklusmodel – den nære fremtid er vigtigst, mener han:

»I stedet skal emissionerne ved anlæg opgøres og prissættes med omkostningen i nul-året,« siger han.

Det samme siger professor i energiplanlægning ved Aalborg Universitet Brian Vad Mathiesen. Det gør det nemmere at sammenligne med alternativer som intelligente trafikløsninger.

»Vi har en 70-procents reduktionsmålsætning i 2030. Og det kan jo ikke spredes 50-70 år ud i fremtiden. Ethvert ton CO2 som udledes, er for meget,« siger han.

Også blandt andre miljøorganisationen Greenpeace og den grønne tænketank Concito skubber på for at få anlægsudledningerne med.

»Jeg er forbløffet over, at Transportministeriet ikke har det med, for vi er i en ny situation med en meget bred erkendelse af, at vi skal igennem en grøn omstilling. Men der er en gammeldags måde at gøre det her på, og det gør man så bare igen,« siger seniorkonsulent i Concito Henrik Gudmundsson.

Dersom der blev ført en klimavenlig transportpolitik var det helt andre forudsætninger der skulle puttes ind i fremskrivningerne bag trafikberegningerne og de samfundsøkonomiske beregninger.

Disse forudsætninger, der favoriserer biltransport på bekostning af natur- klima- miljø - cykling og brug af kollektive transportmidler er dem der primært bruges i dag. Billigere biler og brændstof og dyrere takster i den kollektive trafik:

3.3 Kollektive trafiktakster

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte takststignings-loft. Fremskrivningen baseres på forudsætninger i Transportøkonomiske Enhedspriser (Transport-ministeriet, 2016) hvori der indgår, at takststigningsloftet benyttes fuldt ud.

Taksterne for kollektiv trafik fremskrives med 5,1 % fra 2015 til 2030 og med 9,8 % fra 2015 til 2040. De forudsatte takststigninger indregnes for alle rejselænger.

3.4 Kørselsomkostninger

Fremskrivningen af kørselsomkostninger baseres på Transportøkonomiske Enhedspriser (Trans-portministeriet, 2016). Enhedspriserne fremskrives på baggrund af forventet udvikling i benzinpri-ser, brændstoføkonomi og sammensætning af bilparken efter drivmiddel.

Der er forudsættes et fald på 14,9 % fra 2015 til 2030 og på 16,7 % fra 2015 til 2040. Det bety-der, at kørselsomkostningerne reduceres fra 0,80 kr./km til 0,68 kr./km. ved privatkørsel og fra 3,70 kr./km. til 3,15 kr./km ved erhvervskørsel i 2030 samt til 0,67/3,08 kr./km i 2040.

3.1 Bilejerskab

DTF har i 2004 gennemført en undersøgelse af sammenhængen mellem indkomst og bilejerskab. Notatet beregner en generel elasticitet på bilejerskab på 0,43 i forhold til den økonomiske vækst. Da der forudsættes en vækst i BNP på 31 % mellem 2015 og 2030, forudsættes der tilsvarende en vækst i bilejerskabet på 10,4 % fra 2015 til 2030. For perioden 2015-2040 forudsættes en vækst i bilejerskabet på 16,2 %.

Rådet for Bæredygtig trafik og NOAH-Trafik finder ikke, at der er et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag, når det drejer sig om et så dyrt og på alle måder indgribende projekt til omring 8 milliarder kroner.

Der bør laves langt flere følsomhedsberegningerne på baggrund af projektets størrelse, pris, beliggenhed, indgribende karakter, miljøbelastning og kompleksitet.

Eftersom tidsgevinsten er afgørende for beregningerne, er det naturligvis interessant, at blot 25% lavere tidsgevinst resulterer i en intern rente på 2,8 %.

Unægtelig en anden sag end i I VVM-analysen fra 2011, hvor tidsgevinsten ved en Egholmmotorvej blev takseret så højt, at forbindelsen blev beregnet til at have en intern rente på 7,8 til 9,2 %.

Dengang blev tidsgevinsten i 50 år beregnet ud fra en døgnanalyse, hvor der skete overflytning af trafik til en Egholmmotorvej døgnet rundt, selvom der det meste af døgnet ikke var skygge af kapacitetsproblemer i Limfjordstunnelen og på Limfjordsbroen.

Denne beregningsmetode er heldigvis forladt (nu er der 10 tids-bånd), men den viser, at vi som borgere helt er prisgivet nogle beregninger, hvor de – normalt for offentligheden ukendte – forudsætninger i de samfundsøkonomiske beregninger bestemmer resultatet.

Da den postulerede samfundsgevinst ved at komme lidt hurtigere frem er vigtigere end natur, støj, CO2-udslip, skatteborgernes penge, miljø og stort set alle mulige andre hensyn, er de nu brugte beregningsmetoder ikke rimelige.

Spørgsmålet er så, hvilken intern rente man ville nå frem til dersom man beregnede tidsgevinsten 50% ,75% lavere og i en situation, hvor man helt så bort fra denne faktor? Med de beregningsværktøjer, som man har adgang til, må sådanne beregninger hurtigt kunne udføres og indgå i beslutningsgrundlaget.

Hvilket antal personer pr. bil bygger beregningerne i øvrigt på? Er der i denne forbindelse sondret mellem de forskellige typer kørsel og tidsrum? Hvilken procentvis stigning i trafikken har man beregnet i den 50-årige beregningsperiode og hvordan har man forhøjet timeprisen. Hvorledes er stigningen fordelt over døgnet/i tidsbåndene?

Et andet spørgsmål er, hvordan tidsgevinsten er beregnet eftersom den skiltede hastighedsgrænse jo er variabel på en betydelig del af E 45 gennem Aalborg? Beskrivelsen af beregning af tidsgevinsten er i lovforslaget helt fraværende og i VVM-analysen meget kortfattet og udokumenteret. Derfor efterlyses en nærmere dokumentation og forklaring.

"E45 Nordjyske Motorvej ved Aalborg har en øvre hastighedsbegrænsning på 110 km/t, men en betydelig del af vejen har variabel hastighedsgrænse, som nedsættes ved tæt trafik. I Limfjordstunnelen er den øvre hastighedsgrænse dog kun 90 km/t."

Et yderligere spørgsmål er hvordan beregningerne vil se ud, dersom man af kapacitetsmæssige og støjmæssige grunde satte hastighedsgrænsen til maksimalt 80 km/t på hele strækningen fra Bouet til Aalborg S. Og man samtidig af støjmæssige grunde fastlagde en maksimal hastighed på hele en evt. Egholm-motorvej til 80 km/t.

Vigtige faktorer der ikke tages hensyn til i beregningerne



Kilde: Lektor Per Homann Jespersen.

Til trods for, at det ofte hævdes, at de samfundsøkonomiske beregninger afspejler fordele og ulemper ved nye trafikprojekter, er der en række effekter, som ikke indgår i beregningerne.

Det er ofte disse vigtige effekter gengivet til venstre, borgere protesterer imod - også i forbindelse med andre infrastrukturprojekter bl.a. en Kattegatforbindelse, en Midtjysk motorvej, en Frederikssundsmotorvej og Lynetteholm/Havnetunnel.

Alligevel tillægges disse forhold ingen betydning i beregningerne. Det er givetvis af afgørende betydning når borgere ikke har tillid til beslutningsgrundlaget bag store infrastrukturinvesteringer.

Selv ud fra de stærkt kritisable gængse vurderinger ser det som nævnt ringe ud for "økonomien" i projektet. At benytte den slags regnestykker, der udgør den absolut vigtigste faktor bag beslutningen om nye vejanlæg, som begrundelse for ødelæggelse af natur, miljø og klima er meningsløst.

Klimaloven bør være af afgørende betydning også på transportområdet. Det afspejles på ingen måde i udkast til anlægsloven.

§ 1. Formålet med denne lov er, at Danmark skal reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. i forhold til niveauet i 1990, og at Danmark opnår at være et klimaneutralt samfund i senest 2050 med Parisaftalens målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning til 1,5 grader celsius for øje.

https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/965

Vejdirektoratet skønner jfr. ovenfor i forslag til anlægslov, at der globalt udledes ca. 480.380 ton CO2e ved bygning af en Egholm-motorvej.

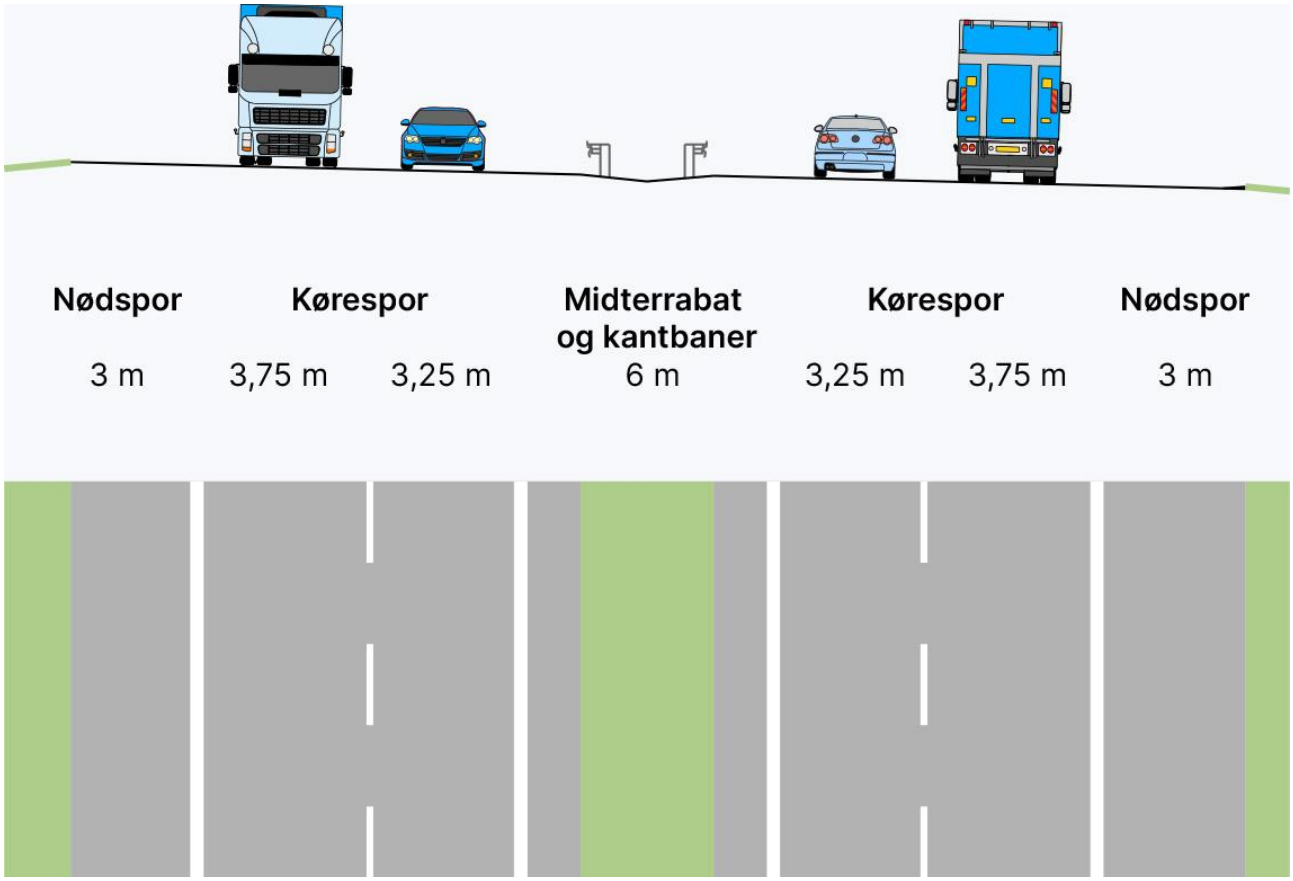
Dertil kommer klimabelastningen ved drift og vedligeholdelse af motorvejsforbindelsen. Samt klimabelastningen ved kørslen på motorvejen.

Trafikken i Limfjordstunnelen er markant lavere end på andre motorveje.
Og Limfjordstunnelen har allerede 6 spor.

Motorvej	Lokalitet	ÅDT *)	HDT **)
Køge Bugt Motorvejen	Mellem Greve N og Ishøj	132.500	142.400
Motorring 3	Mellem Frederikssundsvej og Jyllingevej	128.600	140.500
Amagermotorvejen	Mellem Køge Bugt MV og Gl. Køge Landevej	106.100	116.600
Holbækmotorvejen	Vest for Motorring 3	99.800	110.200
Helsingørmotorvejen	Syd for Klampenborgvej	96.400	105.800
Østjyske Motorvej	Vejlefjordbroen	86.500	91.400
Sønderjyske Motorvej	Nord for Kolding	80.600	86.600
Hillerødmotorvejen	Ved Klausdalsbrovej	75.000	82.500
Motorring 4	Nordvest for Albertslund	74.600	85.800
Nordjyske Motorvej	Limfjordstunnellen	73.900	80.900

Tabel 1.1 De 10 mest trafikerede motorveje, 2021
**) ÅDT = Årsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik pr. døgn over hele året*
***) HDT = Hverdagsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik på hverdage over hele året*

Her snittegning af det indgribende motorvejsanlæg, som der er lagt op til. 26 meter i bredden og en flere kilometer med trafikstøj på begge sider af motorvejen.



Hvad er problemet? Hændelser?

I betragtning af at trafikken er mindre end på andre store motorveje må man kigge på hvorfor der tales om problemer med fremkommeligheden.

Det virker som om det primært er uheld og andre såkaldte hændelser, såsom tabt gods og manglende brændstof, der kan resultere i kortvarige hastighedsreduktioner.

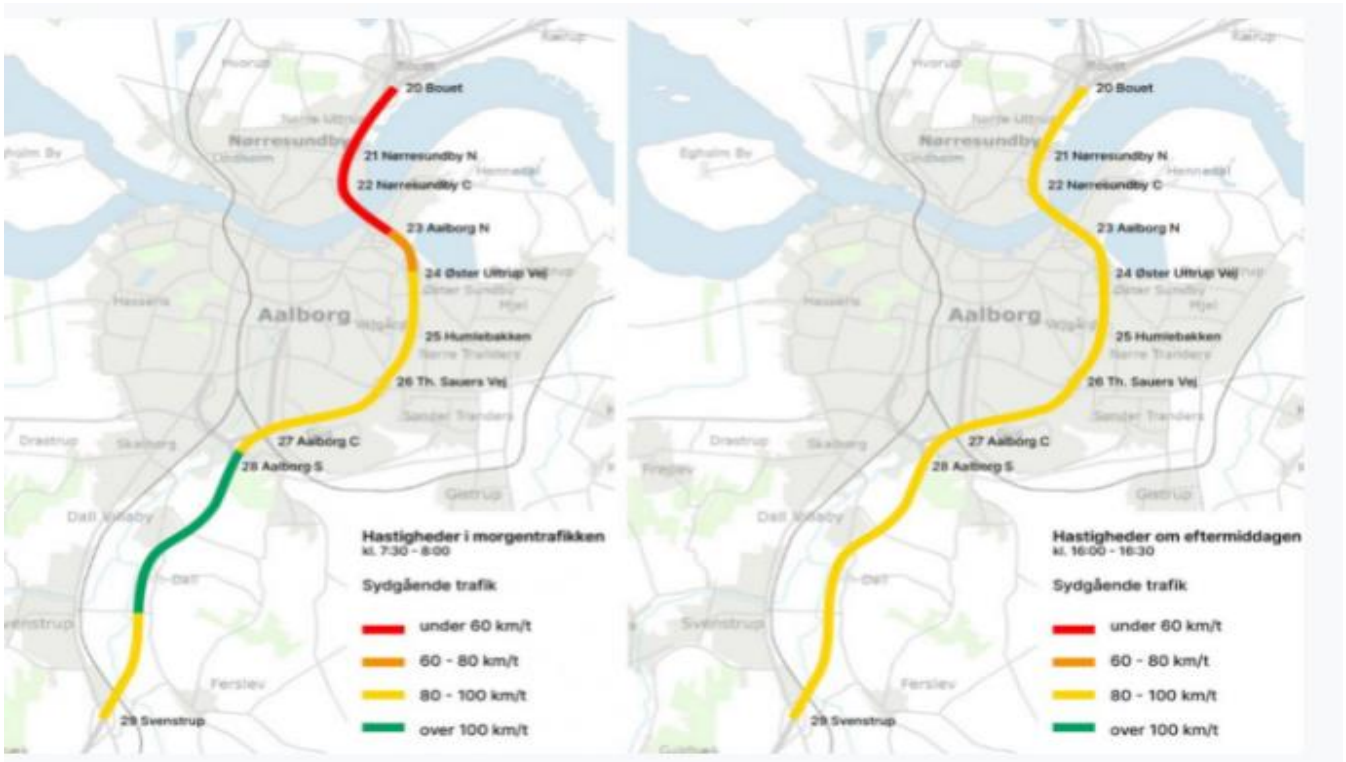
Sådanne hændelser skyldes normalt uopmærksomhed, for høj hastighed og generelt manglende omtanke.

Man må lære at surre sit gods og effekter ordentlig fast på køretøjet og huske benzin/diesel i tanken eller strøm på batteriet.

Folk må lære at optræde ansvarligt som førere af motorkøretøjer.

Nedsat hastighed forekommer stort set kun mellem 7.30 og 8.00 om morgenen i sydgående retning og det er kun på en mindre del af strækningen nord for Limfjordstunnelen. I nordgående retning glider det normalt med rigelig høj hastighed.

Dataene viser de hastighedsniveauer, som trafikanterne oplever i den tætte trafik henholdsvis morgen og eftermiddag



Kilde: **https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne**

Til at løse op på dette problem ved kørsel mod syd kort tid om morgenen er der fremsat et privat forslag til kun 5-10 mio. kr. Nok steget i pris siden, men der er langt op til de knap 8.000 millioner, som en Egholmmotorvej er sat til.

"Mindre kø i Limfjordstunnelen, et nu-og-her løsningsforslag til 5-10 mio. kr.

Sammenfatning: Med dette forslag vil de aktuelle køproblemer i myldretiden i Limfjordstunnelen kunne reduceres væsentligt, med større sikkerhed, fremkommelighed og stabilitet til følge. Pris: 5-10 mio. Kr.

Fra Frederikshavn og Hirtshals mod Aarhus: I sommeren 2014 vedtog Folketinget at etablere et 3. sydgående spor ved Limfjordstunnelen for at mindske kø og uheldsrisiko, og for at forbedre kapaciteten på E45 omkring Limfjordstunnelen i sydgående retning.

Denne forbedring til en pris af ca. 35 mio. kr. blev færdig i efteråret 2015, og siden har der ikke været køproblemer i tunnelen i sydlig retning. Længere mod nord, ved sammenfletningen imellem E39 og E45 ca. 2 km nord for tunnelen, hvor 4 baner bliver til 3, er der dog ofte kø om morgenen. Denne kø strækker sig helt frem til slutningen af tunnelen.

http://www.landcad.dk/Nu-og-her-Mindre-k%C3%B8-i-Limfjordstunnel.pdf

Antallet af biler i Limfjordstunnelen på forskellige tidspunkter

NOAH-Trafik har måttet indhentet tal for trafikken i Limfjordstunnelen time for time i en typisk uge valgt af Vejdirektoratet. Disse vigtige oplysninger findes hverken i VVM-undersøgelserne eller i udkast til lovforslag.

Eftersom kapacitet på en 6 sporet motorvej er op til 7.200 biler pr. time i hver retning kan man se at der ikke på noget tidspunkt er trafik nær dette niveau. Det er også værd at huske, at trafikken i "spidstimen" primært består af pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil.

Det er en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur.

Mastra — **TÆLLING : DØGNOVERSIGT** — **Antal køretøjer i alt**

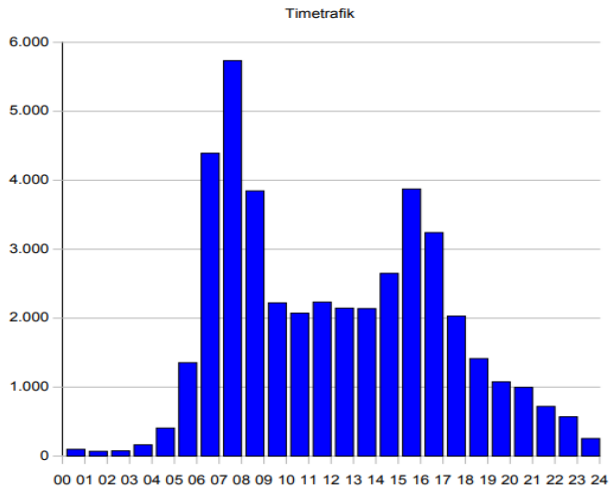
Side 1 af 1
Udskr. 01.03.2021 11:25

Målested	80070294	Nordjyske Motorvej nord for Limfjordstunnelen
Bestyrer	0	Vejdirektoratet
Vej	70-0	Nordjyske Motorvej
Lokalitet	293/400	Limfjordstunnel, syd for TSA 22
RetningSpor	-	Alle spor mod Århus
Køretøjsart	MOTORKTJ	Motorkøretøjer
Periode	09.09-09.09.2019	(pro_v11_ek)
Kommentar		AT6

Resultater for	**År**
Årsdøgn	39.135
Julidøgn	39.327
Hverdagsdøgn	43.435
Æ10høj	4.207
Talte dage	322,3
Trafiktype	By- og lokaltrafik

Mandag 09.09.2019

Time\Min	0 - 15	15 - 30	30 - 45	45 - 60	I alt
00 - 01	34	25	22	18	99
01 - 02	21	12	17	20	70
02 - 03	16	18	18	24	76
03 - 04	33	41	44	46	164
04 - 05	62	97	111	137	407
05 - 06	187	321	419	428	1.355
06 - 07	567	930	1.406	1.489	4.392
07 - 08	1.479	1.429	1.445	1.381	5.734
08 - 09	1.304	1.053	861	628	3.846
09 - 10	553	530	579	560	2.222
10 - 11	519	514	535	505	2.073
11 - 12	510	531	609	584	2.234
12 - 13	568	552	525	501	2.146
13 - 14	472	532	563	572	2.139
14 - 15	610	644	686	710	2.650
15 - 16	918	982	1.025	948	3.873
16 - 17	956	854	807	624	3.241
17 - 18	609	505	475	441	2.030
18 - 19	410	378	334	292	1.414
19 - 20	264	262	284	267	1.077
20 - 21	267	280	229	221	997
21 - 22	187	185	165	184	721
22 - 23	217	174	118	61	570
23 - 24	83	77	49	46	255
I alt	11.326	10.687	10.846	10.926	43.785



Alle tal for en hel uge kan ses her: https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Limfjordstunellen%20uge%2037%202019.pdf

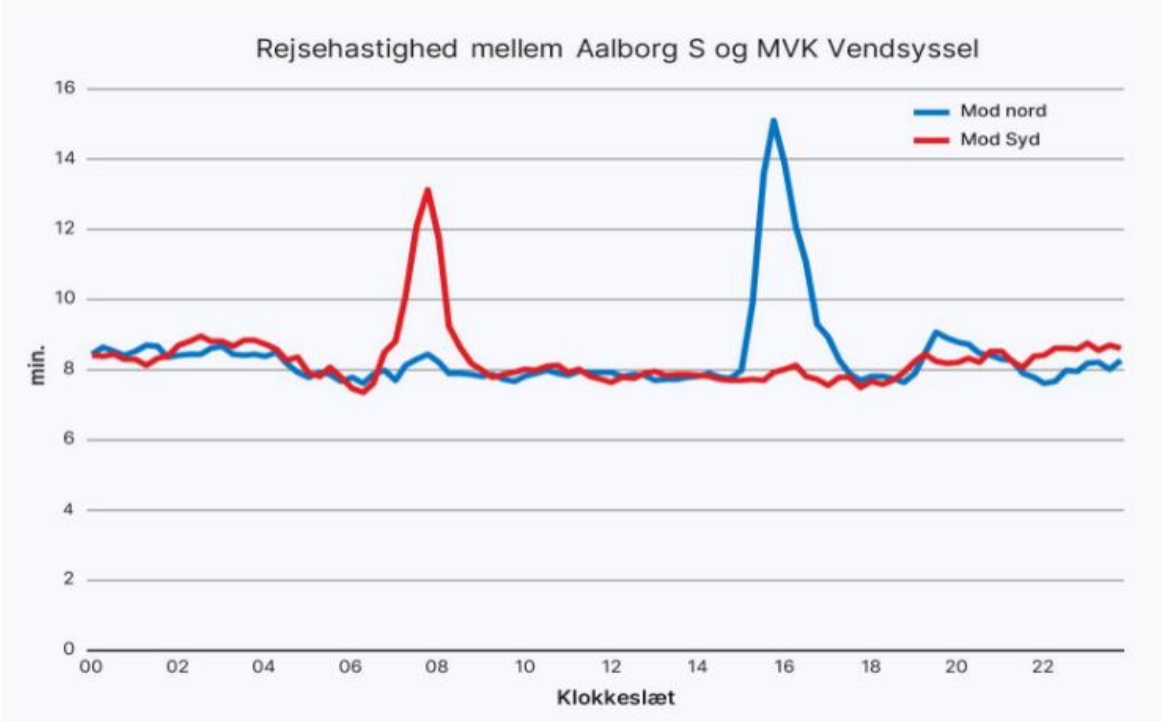
Det er vel at mærke trafiktal fra før Covid 19 for ikke at bruge de lavere tal under den periode.

Der er 10 vejbaner til rådighed til biltrafikken ved Aalborg. Dertil komme jernbanen over Limfjorden og som dog desværre kun har et spor. Miljømæssigt helt grotesk i betragtning af, at en dobbeltsporet jernbane har en kapacitet på helt op til 32 vejbaner med persontransport. Dog mindre ved blandet trafik.

Hvis der bygges en ny motorvej, vil der være 14 vejbaner over Limfjorden ved Aalborg, men fortsat kun en enkeltsporet jernbane.

Selv med en sådan massiv vejinvestering på knap 8 mia. kr. til en Egholm motorvej regner Vejdirektoratet alligevel kun med, at bilister i myldretiden i gennemsnit kan spare op til 6 minutter på en tur mellem Svenstrup og dele af Vendsyssel. Det er marginalt og kun i den korte myldretid med næsten tomme biler.

Denne graf viser de kortvarige spidser i trafikken
Det må, bemærkes, at bilerne i myldretiden i gennemsnit kun har 1,05 person pr. bil. Denne meget lave kapacitetsudnyttelse er desværre ikke oplyst hverken i VVM-materialet eller lovforslaget. Hvorfor er alle disse vigtige oplysninger ikke med? Det er afgørende at kende problemernes omfang inden der investeres knap 8 mia. kr.



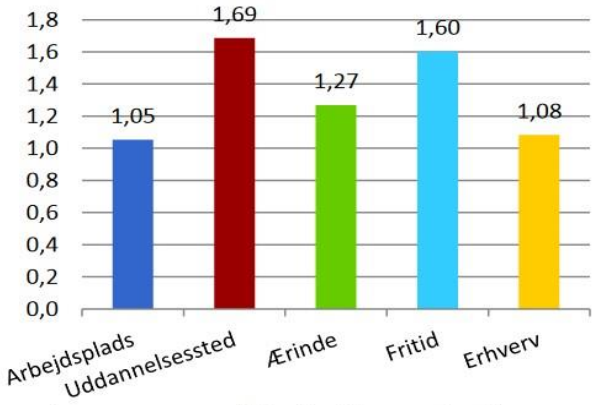
Selvom Limfjordsbroens vejbaner har mindre kapacitet end vejbaner på en motorvej har de 2 vejforbindelser tilsammen have en spidstimekapacitet på omkring 18.000 biler (tilsammen begge retninger). Det er et meget stort tal for et relativt tyndt befolket område.

Næsten tomme biler i myldretiden

Ifølge Transportvaneundersøgelsen er der i gennemsnit kun 1,05 person pr. personbil i den normalt korte myldretid på motorveje. Det er udtryk for en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur. Derfor er der i gennemsnit ca. 4 tomme siddepladser i hver bil. Så tomme sæder forsinkes i Limfjordstunnelen.

Formålsfordeling

Personbilers belægningsgrad afhænger i betydelig grad af turens formål. Pendler- og erhvervsture foregår ofte med kun føreren i bilen, mens belægningsgraden er markant højere ved ture til uddannelsessted og fritidsture.



Antal personer per personbil fordelt på førens turformål, 2012-2014

Kilde: Transportvaneundersøgelsen

I *spidstimen* var der - før corona-tiden - mindst 20.000 tomme normalt brede velpolstrede sæder - mod syd i Limfjordstunnelen - som altså ikke altid kan komme frem med højest tilladte hastighed.

Da natur, miljø, støj og (mis)brug af skatteborgernes penge tilsyneladende ikke betyder så meget, foreligger der nu dette forslag til anlægslov om at bruge knap 8 milliarder skattekroner for bl.a. at få de for det meste tomme sæder lidt hurtigere frem.



Siden der blev lavet en VVM-undersøgelsen i 2011 har et flertal i Folketinget som bekendt besluttet at udslippet af klimagasser skal reduceres med 70 % sammenlignet med 1990.

Senere VVM-undersøgelser er desværre bygget videre på den gamle fra 2011 uden at forholde sig til klimaloven. Det er selvindlysende, at hvis man vil opnå et mål om en reduktion af udledningerne på 70%, skal man ikke bygge en masse nye store veje, der gør det endnu mere vanskeligt at nå målet.

Hvis man kigger på aftalen mellem Socialdemokratiet, Radikale Venstre, SF og Enhedslisten: "Retfærdig retning for Danmark" hedder det:

"Vi skal gå forrest i kampen mod klimakrisen. Danmark skal markant hæve ambitionerne for klima, miljø og natur og påtage sig det internationale lederskab for den grønne omstilling. Folketinget kan blive det grønneste parlament i verden, der ikke kun gør noget, men som gør det, der skal til for at leve op til Paris-aftalen".

På transportområdet har tidligere Transportminister Benny Engelbrecht (S) udtalt denne ambition: "Det markante grønne mandat har jeg taget med mig ind i Transportministeriet, hvor jeg har gjort det til min klare ambition at skabe et grønt ministerium".

Kilde: https://www.trm.dk/transportministeren/taler-og-artikler/2019/jeg-arbejder-med-et-groent-mandat-i-ryggen/

Videre forlød det fra Benny Engelbrecht "Min hovedmission er at gøre transportministeriet til et grønt ministerium"

Kilde:
https://www.licitationen.dk/article/view/671192/ny_minister_min_hovedmission_er_at_gore_transportministeriet_til_et_gront_ministerium

På den baggrund er det endnu vigtigere, at der ikke vedtages projekter der både i anlægsfasen og brugsfasen udleder store mængder klimagasser. Og samtidig stimulerer til ekstra kørsel med høje hastigheder.

Vi har store veje nok

Prognoser for vejtrafikken hviler som nævnt på forudsætninger om ubegrænset kapacitet i vejsystemet og højere og højere takster i den kollektive trafik kombineret med, at der føres en transportpolitik, der gør det billigere og billigere at købe og bruge personbiler. Med disse indbyggede forudsætninger i prognoserne er der lagt op til en fortsættelse af årtiers trafik- og afgiftspolitik.

Vi har rigeligt med motorveje. Vi har således 4 gange så mange kilometer motorvej pr. million indbyggere som UK, som ikke er med på denne liste da de har forladt EU.

	Motorveje	
EU-land	Km - Motorvej	Km motorvej pr. mio. indbyggere
Polen	1.637	43
Italien	6.943	115
Estland	154	117
Tjekkiet	1.252	118
Tyskland	13.141	159
Holland	2.756	160
Frankrig	11.671	174
Irland	916	190
Østrig	1.743	198
Ungarn	1.982	203
Sverige	2.132	211
Danmark	**1.298**	**225**
Portugal	3.065	298
Spanien	15.585	334

Kilde: Eurostat

Danmark har i forvejen fremragende fremkommelighed på et af verdens absolut mest veludbyggede statslige vejsystem. Ud over vort store motorvejssystem har vi vores fine parallelt løbende hovedvejssystem.

Det er evident - ud fra al erfaring og forskning - at den massive udbygning af motorvejssystemerne, som der lægges op i Infrastrukturaftalen af 28, juni 2021 vil betyde et kraftigt "trafikspring", undergrave brugen af mere miljøvenlige transportmidler og medføre en massiv forøgelse af CO2-udslippet både ved anlæg og brug.

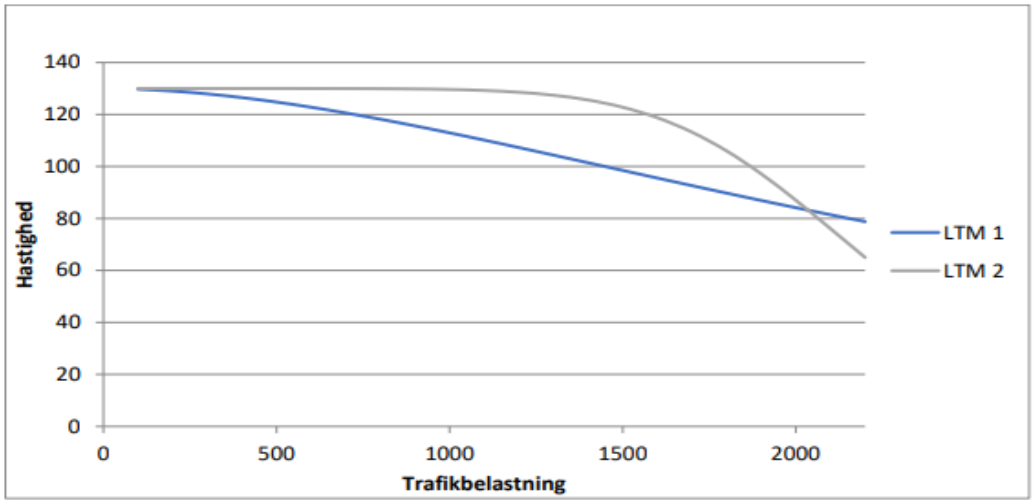
Lavere hastighed på E45 på Nordjyske Motorvej ved Aalborg for at fremme trafiksikkerheden, reducere antallet af "hændelser og reducere støjbelastningen

Hvis hastigheden generelt sænkes til 80 km/t. igennem hele byområdet, vil kapaciteten på motorvejen tilmed være højere end ved højere hastigheder.



Det fremgår af graf fra Vejdirektoratet, der viser, at det er tilfældet ved begge udgaver af Landstrafikmodellen, som nu har skiftet navn.

Speed-flow sammenhænge i LTM 1 og LTM 2



Kilde: Vejdirektoratet. https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-01/Samfunds%C3%B8konomi%20-%20Ny%20Midtjysk%20motorvej.pdf

Alternativer til en Egholm-motorvej ikke ordentligt undersøgt

En VVM-undersøgelse skal indeholde alternativer til vejforslag

Det skal omfatte et K+ alternativ – med udbygning af den kollektive trafik. Et sådant alternativ blev berørt og vurderet i VVM-undersøgelsen fra 2011

Effekterne ved at udbygge den kollektive trafik blev dog opsummeret og klart beskrevet i VVM-redegørelsen:

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for landskab og jordbund.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for kulturmiljøet.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for grundvand.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. støj under anlæg.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for vibrationer.

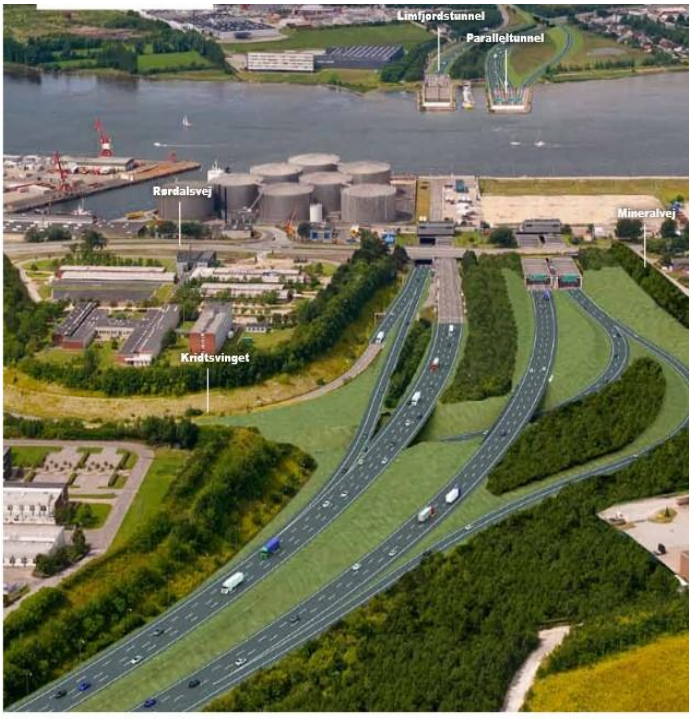
Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. lys

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for råstoffer og affald.

Efter sådanne positive vurderinger burde der ikke være så meget at betænke sig på. Man skal vælge at udbygge den kollektive trafik i stedet for store motorvejsanlæg. Desværre blev det ikke anbefalingen fra Vejdirektoratet.

Moderate østlige vejudbygninger er ikke blevet analyseret - hverken i VVM-undersøgelsen fra 2011 eller i efterfølgende analyser.

I VVM-undersøgelsen fra 2011 blev kun en ekstrem udbygning bl.a. med en ny kæmpe indgribende paralleltunnel med 2x3 spor ca. 60 m øst for den eksisterende Limfjordstunnel vurderet og kasseret. Senere har Vejdirektoratet/Transportministeriet ikke villet foretage nye undersøgelser.



Visualisering Limfjordstunnelen og Paralleltunnelen set fra syd.

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/3_limfjordsforbindelse_1.pdf
Her beskrivelse:

"2.3 Udbygning af E45 og en ny paralleltunnel – benævnt Østforbindelsen Syd for Limfjorden udbygges motorvej E45 fra 4 til 6 spor på strækningen mellem Sønderbro Indføringen og Kridtsvinget. Der etableres en ny paralleltunnel med 2x3 spor ca. 60 m øst for den eksisterende Limfjordstunnel. Nord for Limfjorden udbygges E45 fra 6 til 8 spor mellem Nørre-sundbygrenen og Motorvejskryds Vendsyssel. I alt udbygges E45 på en ca. 11 km lang strækning".

Her Vejdirektoratets begrundelse for en Egholm-forbindelse:

"Valg mellem en vestlig og en østlig forbindelse. Ud fra en samlet afvejning af fordele og ulemper ved Egholmlinjen og ved en østlig forbindelse med udbygning af E45 og en ny paralleltunnel er det Vejdirektoratets vurdering, at en 3. Limfjordsforbindelse mest hensigtsmæssigt og som den mest fremtidssikrede løsning anlægges som beskrevet for Egholmlinjen, dvs. som en 4-sporet motorvej mellem E45 og E39, ført vest om Aalborg og over Egholm, og med indbygning af alle de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i VVM-redegørelsen".

Kilde: https://www.ft.dk/samling/20111/almdel/tru/bilag/178/1069994/index.htm

I vurdering af alternativer til en Egholm-motorvej kunne man hente inspiration i Sverige:

Fyrstegsprincipen

Her beskrivelse af det svenske Fyrstegsprincipet, der er udtryk for almindelig sund fornuft. Det burde man også bruge i Danmark. Her springer vi direkte til at bygge en stor ny vej.



Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Exempel på åtgärder: Lokaliseringar, markanvändning, skatter, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, hastighetsgräns, samordnad distribution, information, marknadsföring, resplaner och program och så vidare.

2. Optimera
Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Exempel på åtgärder: omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare och så vidare.

3. Bygg om
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, muddring i farleder, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningsspår med mera.

4. Bygg nytt
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Exempel på åtgärder: nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, farledsinvestering, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, elmotorvägar, förbindelser till flygplatser, busskörfält, nya mötesspår med mera.

Kilde: https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/

Lær af CORONA-erfaringerne:

Coronastudie: Blot en lille reduktion af trafikken giver store forbedringer på vejene

Blot en beskeden reduktion af trafikken på de mest belastede motorveje vil føre til markante forbedringer af både fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Helt konkret viser Vejdirektoratets studier, at en reduktion i trafikken på de travleste motorveje med 5-10 procent vil reducere forsinkelserne med op til 50-90 procent afhængig af den konkrete lokalitet. ”

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/coronastudie-blot-en-lille-reduktion-af-trafikken-giver-store-forbedringer-paa

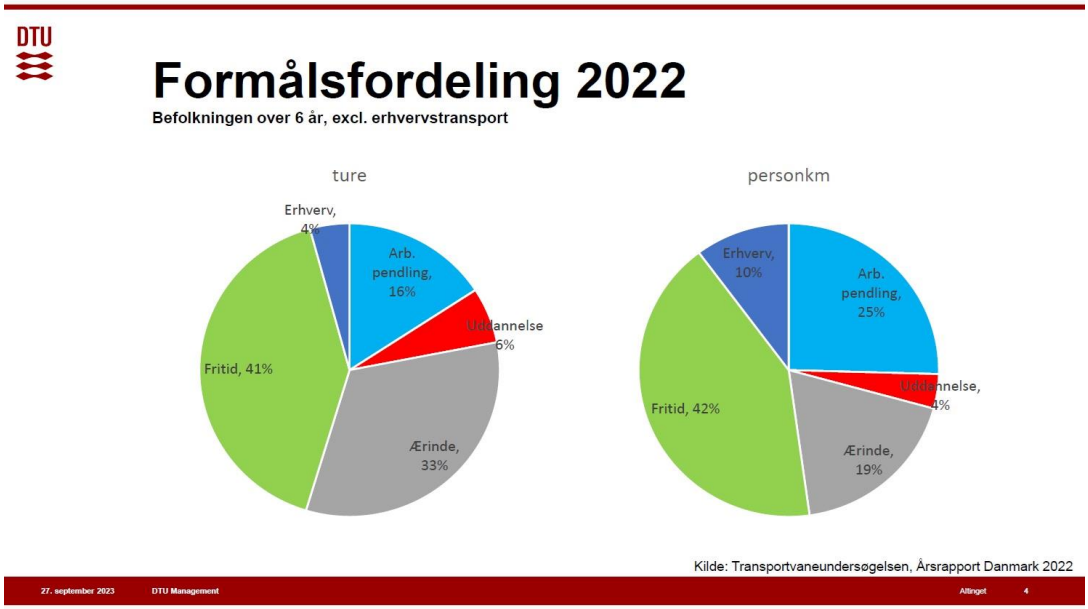
Fritidskørsel udgør hovedparten af bilture og personkilometer i biler

I trafikdebatten - især fra den meget aktive bil- og vejlobby - fremstår det ofte næsten som om hver kilometers kørsel er hellig og arbejdsrelateret.

I forbindelse med vurdering af rimeligheden i nye store vejanlæg må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte ”persontransportarbejde” i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv.

74 % af bilturene er således ærinde og fritidskørsel. Kun 16 % af bilturene er arbejdspendling.

At bruge nogle få minutter ekstra burde man nok kunne overleve når effekten går i retning af efterlevelse af vore klimamål og sikre at færre skal lide under støj og trafikulykker.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Vejdirektoratet erkender voldsomme støjbelastninger hvis der bygges en motorvej over Egholm:

”Støj Etablering af Egholmlinjen vil medføre støjpåvirkning af omgivelserne, og vil kunne være til gene for naboer og anvendelse af rekreative områder mv. Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Dette skyldes især, at Egholmlinjen forløber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er meget begrænset vejstøj. Undervejs passerer motorvejen i varierende afstande flere boligområder (bl.a. ved Dall, Dall Villaby, Drastrup, Sofiendal Enge, Hasseris Enge og Nørholmsvej). En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.”

”Samtidigt med at antallet af støjbelastede boliger vil stige ved etablering af Egholmlinjen, vil mange boliger, blandt andet beliggende i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, blive udsat for en forøget støjpåvirkning, men stadig ligge under den vejledende grænseværdi på 58 dB. Selvom boligerne i disse områder ikke er belastet med 58 dB, betyder det dog ikke, at beboerne langs Egholmlinjen ikke kan opleve at blive generet af støjen fra en ny motorvej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand”

”Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. WHO har i sin rapport ”Environmental Noise Guidelines for the European Region” (2018) en anbefaling om, at

støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Vejdirektoratet henholder sig dog til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten".

Hvorfor er der ikke forlængst etableret et sammenhængende trafikstyringssystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden

Trafikken på E45 omkring Limfjordstunnelen er, som det fremgår af ovennævnte tabel fra Vejdirektoratets, langt lavere end på tilsvarende 6-sporede motorveje, som f.eks. Motorring 3.

Lovforslaget indeholder dette gode forslag

> Som en del af anlægsprojektet etableres et sammenhængende trafikledelsessystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden, som via omfattende dataindsamling gør det muligt at varsle trafikanterne om forsinkelser og lignende undervejs på rejsen mod Limfjorden. Varslingen kan både ske via informationstavler langs vejene og via digitale medier. Et sammenhængende system vil medvirke til bedst mulig udnyttelse af den samlede infrastruktur i området og vil give mulighed for at lave trafikstyring og -ledelse i et større område end lokalt omkring den enkelte tunnel/bro til gavn for den samlede fremkommelighed.

Det centrale spørgsmål er så: hvorfor et sådant sammenhængende system ikke er lavet for længst for de eksisterende forbindelser, så disse udnyttes optimalt og man kunne reducere antallet af hændelse m.m.?

Ud fra en almindelig betragtning er det nærliggende, at der kan komme problemer med "fartblindhed" når folk kommer susende mod Aalborg med 130 km/t eller hurtigere på de lidet benyttede motorveje "på rejsen mod Limfjorden", som der står i forslaget om et sammenhængende trafikledelsessystem.



En nærliggende løsning var lavere hastigheder på E45 på en længere strækning nord og syd for Limfjordstunnelen. Både for at reducere antallet af ulykker, hændelser, reducere trafikstøjen og forøge kapaciteten.

Roadpricing/kørselsafgifter

Der mangler også oplysninger/analyser om hvordan kørselsafgifter i en eller anden form som, som foreslået af Eldrup-udvalget, vil kunne styre trafikken i retning af mindre miljøbelastning og trængsel.

Også Det Økonomiske Råd har anbefalet kørselsafgifter, som en effektiv måde at begrænse trængsel, miljøbelastninger, vejudgifter i vores store bysamfund.

Dansk Industri har i december 2023 også slået til lyd for trængselsregulerende afgifter.

Emnet er slet ikke berørt af Vejdirektoratet – hverken i VVM-undersøgelserne eller i udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

I

Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Oluf Jørgensen (olufsmail@gmail.com)
Titel: høringssvar vedrørende motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 07-01-2024 09:40
Bilag: Final Høringssvar til Transportministeriet om lovforslag, offentlighedsrådgiver.docx;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar på vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen. Høringssvaret på 8 sider er vedhæftet.

Ved evt. kommunikation om dette høringssvar kan ministeriet sende til mailadressen: Olufsmail@gmail.com

venlig hilsen
på vegne af Borgerbevægelsen

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dette høringssvar er sendt til
trm@trm.dk og
arp@trm.dk

7. januar 2024

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Offentlighedsrådgiver
Oluf Jørgensen

Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm

Lovforslagets linjeføring vil have væsentlige negative konsekvenser. Store dele af strækningen går gennem naturområder og påvirker bl.a. særligt beskyttede grundvandsressourcer, Limfjordens tilstand og det unikke rige fugleliv ved Egholm.

Desto mere alvorligt og kritisabelt er det, at forslaget til anlægslov undergraver retssikkerheden (se afsnit 1), at hensynet til offentlighed er tilsidesat i høringsfasen (se afsnit 2), og at linjeføringen foreslås uden grundig undersøgelse af relevante alternative linjeføringer (se afsnit 3).

1. Lovforslaget undergraver retssikkerheden

Lovforslaget tilsidesætter en række vigtige lovregler for beskyttelse af natur, miljø, fredninger og fortidsminder jf. § 5, stk. 1 og 2 (se pkt. 1.1). Desuden ophæver det borgernes normale adgang til klage og tilsyn jf. § 6, stk. 1, 2, 4 og 6 (se pkt. 1.2). Endvidere bemyndiger lovforslaget transportministeren til at overtage andre myndigheders kompetence i sager (call in), der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3 (se pkt. 1.3).

1.1 Lovforslaget § 5 tilsidesætter beskyttelsesregler

Lovforslagets § 5 betyder, at en række myndigheders kompetence bliver ophævet i forhold til anlægsprojektet. Ifølge lovforslagets bemærkninger bliver det overladt til Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at varetage planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige

hensyn, der normalt varetages af myndigheder med særlig kompetence på de enkelte områder (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

Lovforslagets bemærkninger til § 5 (side 115 – 120) indeholder eksempler på ophævelsen af faglige kompetencer bl.a.:

> *"Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for strand-, sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15-17."*
>
> *"Herudover fraviges bestemmelserne i skovlovens §§ 8-13 og 26-28 om fredskovspligt og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Det betyder, at der ikke vil være begrænsninger i adgangen til at foretage nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet."…*
>
> *"Det forslås endeligt, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder."*

Citaterne ovenfor er blot nogle få eksempler på de kompetencefratagelser, der følger af lovforslagets § 5. Der er en række andre eksempler i bemærkninger til § 5, og det fremgår klart, at magten skal samles hos Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

1.2 Lovforslaget § 6 ophæver klageadgang

Efter gældende ret kan borgere, der har en retlig interesse, klage over kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser til en anden myndighed (administrativ rekurs). Lovforslagets § 6 ophæver borgernes klageret i forhold til en række afgørelser, der vil blive truffet for at realisere motorvejsprojektet.

Lovforslagets bemærkninger til § 6 (side 120 – 124) indeholder en række beskrivelser af konsekvenser (citater nedenfor er uddrag):

> *"Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, kystbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer, lov om vandplanlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2."*
> (Ifølge stk. 2. kan borgere i stedet klage til transportministeren)

"Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 6, stk. 2."

Lovforslagets § 6, stk. 6 indebærer:

"at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af eksempelvis reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 om offentlighed i forvaltningen."

Ophævelsen af klageadgange begrundes med hensyn til anlægsprojektets fremdrift:

"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet. .... Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed." (Lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

1.3 Lovforslaget § 6, stk. 3 bemyndiger til magtkoncentration

Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3.

"Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet." (Lovforslagets bemærkninger side 124 til § 6).

1.4 Retssikkerheden bliver undergravet ved lovforslagets tilsidesættelse af beskyttelsesregler, ophævelse af klageadgang og bemyndigelse til magtkoncentration hos anlægsmyndigheder

En lang række love placerer kompetencer hos myndigheder, der har særlig faglig indsigt på de enkelte forvaltningsområder. Lovforslagets § 5 og 6 tilsidesætter de sædvanlige retsprincipper om fordeling og adskillelse af myndighedsfunktioner og ophæver klageadgange.

Magten bliver samlet hos Transportministeriet og Vejdirektoratet, der som anlægsmyndigheder har særlige interesser i motorvejsprojektets fremdrift. Forslaget til anlægslov vil dermed undergrave borgernes retssikkerhed. Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter.

2. Alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed

Lovforslaget er bl.a. baseret på en supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdet af firmaet Sweco, der blev udpeget til opgaven af Vejdirektoratet. Vejdirektoratets høring om miljøkonsekvensrapporten sker samtidig med Transportministeriets høring om lovforslaget.

Det er vigtigt at kende grundlaget for Sweco's undersøgelser, analyser og vurderinger, men det har ikke været muligt at opnår indsigt heri for Borgerbevægelsen under høringsfasen. Vejdirektoratet har udskudt aktindsigt i den kommunikation, der har været mellem direktoratet og Sweco om metoder og vurderingskriterier m.v., og Transportministeriet har udskudt behandlingen af klagesagen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed.

Borgerbevægelsen anmodede 9. oktober 2023 om

> *"aktindsigt i dokumenter og oplysninger, som Vejdirektoratet har udarbejdet, videregivet eller modtaget vedrørende de supplerende undersøgelser og vurderinger af motorvejsprojektet. Tidsperioden afgrænses fra 1. januar 2022 til og med dags dato. Aktlisten(er) ønskes medsendt."*

Vejdirektoratet afslog 17. oktober aktindsigt

> "*for så vidt angår dokumenter og oplysninger om resultaterne af undersøgelser og vurdering af miljøkonsekvenser. Begrundelsen herfor er, at der er tale om løbende arbejdsdokumenter, som ikke foreligger i endelig form."*

Borgerbevægelsen klagede over afslaget 18. oktober og pointerede:

> "*Vejdirektoratets kommunikation med Sweco i forbindelse med udarbejdelse og rapportering om resultater og vurderinger kan ikke tilbageholdes som intern eller af hensyn til planlægning jf. FOB 1987.54."*

Vejdirektoratet afviste igen aktindsigt 6. november. Denne gang med henvisning til, at undtagelsen for lovgivningssager giver mulighed for at udsætte aktindsigt til lovforslaget bliver fremsat i Folketinget.

Borgerbevægelsen klagede 15. november til Transportministeriet over Vejdirektoratets gentagne afvisninger og pointerede, at retten til aktindsigt må omfatte foreløbige resultater og vurderinger, der er udvekslet vedrørende undersøgelser. Med hensyn til frister for sagsbehandlingen skrev Borgerbevægelsen:

”Sagen hører både under offentlighedsloven fra 2013 og miljøoplysningsloven, og ved konkrete problemstillinger, skal anvendes den lov, der giver den bedste retsstilling for borgerne. På dette punkt er det fristerne i § 37 i offentlighedsloven fra 2013.”

Transportministeriet meddelte 17. november, at klagen blev sendt tilbage til Vejdirektoratet med en frist på 3 uger til direktoratets behandling. Borgerbevægelsen modtog 12. december besked fra Transportministeriet om, at klagen var kommet retur fra Vejdirektoratet 6. december, og at ministeriet ville gå i gang med behandling af sagen *”hurtigst muligt”.*

Den 7. december 2023 blev den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til anlægslov sendt i høring med 11. januar 2024 som frist for bemærkninger.

Borgerbevægelsen anmodede 12. december 2023 Transportministeriet om hastebehandling af klagen af hensyn til den offentlige høring. Borgerbevægelsen har desuden 15. december og 18. december anmodet om forlængelse af høringsperioden, men anmodningen blev 20. december afvist af både Vejdirektoratet og Transportministeriet. Aalborg Kommune og Miljøministeriet, der også anmodede om fristforlængelse fik tilsvarende afvisning.

Transportministeriet har 4. januar 2024 meddelt Borgerbevægelsen, at

”det ikke er muligt at behandle din klage inden for tyve arbejdsdage efter modtagelsen. Ministeriet forventer at kunne færdigbehandle din klagesag senest den 18. januar 2024. Ministeriets manglende mulighed for at afgøre din klagesag inden for fristen skyldes behandlingen af andre aktindsigtssager og klagesager om aktindsigt, der er modtaget før din klagesag.”

Aktindsigten handler ikke om det lovgivningspolitiske arbejde - den handler om det faglige grundlag for undersøgelser og vurderinger af miljøkonsekvenser. Miljøoplysningsloven stiller krav om restriktiv tolkning af undtagelser og hensyn til offentlighedens interesser i konkrete sager. Udsættelsen af aktindsigt forhindrer offentligheden i at få indsigt i oplysninger, der er udvekslet mellem Vejdirektoratet og Sweco om metoder ved undersøgelser og forudsætninger for analyser og vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

Aktindsigt skal gives tidligst muligt for at leve op til miljøoplysningsreglernes formål. Anmodningen om aktindsigt blev fremsendt den 9. oktober 2023. VVM-høringen startede 7. december næsten 2 måneder efter Borgerbevægelsens første anmodning om aktindsigt. Høringen afsluttes 11. januar 2024. Til trods for det særlige behov for oplysninger til brug for høringen har Vejdirektoratet og Transportministeriets håndtering af sagen forsinket aktindsigt.

Med Transportministeriets seneste melding, står det klart, at ministeriet først tager stilling til klagesagen efter høringsfristens udløb, og mere end 3 måneder efter Borgerbevægelsens anmodning om aktindsigt.

Vejdirektoratet og Transportministeriets langtrukne håndtering af klagen betyder, at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed, der skal tillægges stor vægt ifølge

miljøoplysningsloven, EU-direktivet om offentlig adgang til miljøoplysninger, Aarhuskonventionen, miljøvurderingsloven og VVM-direktivet.

3. Relevante, alternative linjeføringer er ikke undersøgt

Den valgte linjeføring over Egholm, som lovforslaget handler om, vil have væsentlige negative konsekvenser for natur og miljø, og den løser ikke de trafikale problemer ved Limfjordstunnelsen.

> *"I modsætning til en eventuel udbygning af E 45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden."*

Denne påstand, der står i lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1, holder ikke.

Vejdirektoratets seneste beregninger over trafiktal viser, at der må forventes 80.900 biler i Limfjordstunnelen på hverdage efter åbning af den nye forbindelse. Det vil sige, at Vejdirektoratets kapacitetsgrænse for tunnelen, som er 80.000 køretøjer pr. dag, vil blive overskredet, og der vil fortsat være lange køer i myldretiden. Egholmforbindelsen vil således ikke løse den opgave, der er grundlag for anlægsloven.

Det er en alvorlig fejltagelse, hvis Folketinget vedtager forslaget til anlægslov uden grundige undersøgelser af relevante alternative løsninger på trafikproblemerne.

> *"Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årrække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes gangbare alternative linjeføringer til Egholmlinjen"* (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1).

De undersøgelser af alternativer, Vejdirektoratet henviser til, er lavet for mange år siden og omfattede ikke de mest relevante alternative løsninger.

To relevante, alternative løsninger er ikke blevet undersøgt. Disse alternativer har været skitseret i flere år og vil blive nærmere beskrevet i et høringssvar af Borgerbevægelsens talsperson lektor emeritus Kaj A. Jørgensen.

Begge alternativer omfatter et ekstra tunnelrør tæt på Limfjordstunnelen. Det ene forslag består af et tresporet tunnelrør lige øst for den nuværende tunnel. Den ekstra kapacitet kan i myldretiden om morgenen bruges til trafikken fra nord, og i myldretiden om eftermiddagen til trafikken fra syd. Det andet forslag består af en tresporet tunnel vest for nuværende tunnel, der kan give en ny og lettere forbindelse fra E 45 til Aalborg Centrum.

Fælles for de to alternativer er udvidelser af E 45 nord og syd for fjorden. Desuden foreslås to nye vejstrækninger. Det ene er en ny motortrafikvej i stedet for "Høvejen" til trafikken fra Jammerbugt Kommune (og andre vestlige områder) til E 39 og E 45. Syd for fjorden anlægges en ny forbindelse fra E 45 til "City Syd".

Ifølge lovforslagets bemærkninger er

> *"vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen (….)"* (pkt. 3.4.2.1).

Lovforslaget er baseret på helt udokumenterede påstande om, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der findes som nævnt to alternativer, der med stor sandsynlighed vil give bedre løsninger på de trafikale problemer. De negative virkninger på natur og miljø vil være væsentligt mindre ved anlæg og drift af et af alternativerne end ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen.

Alternativerne vil tilmed være væsentligt billigere og vil derfor ikke kræve medfinansiering fra Aalborg Kommune. Motorveje er statsveje og bliver normalt finansieret fuldt ud af staten. Det er besynderligt, at forslaget indeholder krav om medfinansiering fra Aalborg Kommune jf. § 11, som dermed bliver presset til ekstra besparelser på kommunale opgaver.

Den statslige besparelse ved at vælge et af alternativerne kan anvendes til andre forbedringer. Der er brug for bedre støjafskærmning af boligområder tæt på E45. Desuden er det vigtigt at sikre, at den planlagte elektrificering af jernbanenettet også kommer til at omfatte strækningerne nord for Limfjorden. Elektrificering af jernbanenettet i Vendsyssel vil sikre sammenhæng med jernbanenettet i andre dele af Danmark og Europa og have stor betydning for både passagerer og virksomheders godstransport. Skift fra dieseltog til eltog vil:

> "*reducere CO2-udledningen, forbedre miljø og biodiversitet langs banen, give kortere rejsetider, mindre støj og partikelforurening på stationer og langs banen og mere stabil drift* (Banedanmark om elektrificeringsprogrammet).

Som grundlag for Folketingets beslutninger er det vigtigt at få vurderet samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af de oven for nævnte relevante og brugbare alternativer. Det er afgørende for at sikre Folketinget et sagligt beslutningsgrundlag, der kan opfylde retskravene.

De alternativer til Egholmforbindelsen, der blev undersøgt tilbage i tid, blev ikke undersøgt med sigte på at vurdere om de udgør brugbare alternativer til Egholmlinjen, men som skitseprojekter for at afklare hvilke løsninger, der da var ønskelige for et politisk flertal. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed, men af politiske grunde og på et løst fagligt grundlag.

Der mangler således en undersøgelse af brugbare alternativer, der både kan løse de trafikale problemer og overholde EU's miljødirektiver vedrørende blandt andet vand, habitater og fugle. Anlægsloven kan ophæve danske regler, men kan ikke ophæve EU-retten, og transportministeren og Folketinget er ansvarlige for, at direktiver om beskyttelse af grundvand, vandområder, natur og miljø bliver overholdt i forbindelse med anlægsprojektet.

Det vil være meget alvorligt, hvis den politiske beslutning om linjeføring bliver truffet uden grundig undersøgelse af relevante, alternative muligheder. Dermed overtrædes retskravet om undersøgelse af alternativer, der fremgår af både VVM-direktiv og vejloven § 17 g, stk. 2, nr. 4.

På vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen

Oluf Jørgensen
Offentlighedsrådgiver,
fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og
forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Mikkel Martin (mikkel@geohav.dk), Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)
Fra: DATA GeoHav (data@geohav.dk)
Titel: Høringssvar - Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger
Sendt: 07-01-2024 01:28
Bilag: Høringssvar - Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger.pdf;

Se venligst vedhæftede høringsvar

med venlig hilsen

Sarah Rasmussen

Tænketanken GeoHav

HØRINGSSVAR

07. januar 2024
Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson



GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.



Dette høringssvar er interaktivt, hvorved eksterne referencer er tilgængelige vha således markerede hyperlinks tilgængelige i fodnoter. Citater er fremhævet som *således*.

Dette høringssvar må deles frit i original og uredigeret form. Enhver deling af dette høringssvar i redigeret form kræver GeoHavs udtrykkelige skriftelige samtykke, i hvilket yderligere retningslinjer for korrekt deling vil fremgå.
GeoHav forbeholder sig retten til at tilbagekalde et sådan givent samtykke, såfremt benyttelsen heraf giver grund til misforståelser i forhold til faktuel korrekt kontekst, eller at delingen på anden vis er tilrettelagt for at skade GeoHavs ry og rygte.
Enhver deling af dette høringssvar på sociale medier forudsættes af, at Tænketanken GeoHav ikke blokeres fra at kunne følge, hvorledes høringssvaret benyttes og/eller debateres.

Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger

GeoHav finder, at vital viden om opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse bevidst er udeladt af også den tredie af Vejdirektoratets VVM-processer for Egholmlinjen som direkte konsekvens af Transportministeriets fravigelse af den på linie 20 - 29 benævnte faste praksis og vurdering, om at det ikke er *departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.*

HØRINGSSVAR

07. januar 2024

Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson

GeoHav har 5. januar 2024 modtaget 4.592 sider korrespondance mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet fra Transportministeriet som følge af aktindsigt i *enhver korrespondance jf. notatpligt om 3. Limfjords-forbindelse Egholmlinjen mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet i perioden 30. april 2021 til dato under inddragelse af samtlige tilhørende bilag*.

Dette omfatter således korrespondancen [1] mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet (i perioden efter afslutningen af den offentlige høring af Rambølls opdaterede VVM/miljøkonsekvensrapport for Egholmlinjen i foråret 2021), hvilken ikke indeholder;

* en orientering til Vejdirektoratet om korrespondance [2] mellem GeoHav og Transportministeriet af 7. juni 2021 vedrørende sagsakterne under journal S 1200-12 [3] samt S 1200-21, hvilke identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for under-søgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse - korrespondance som påviser, at Transportministeriet formentligt i 1988 har oversendt disse sagsakter til Rigsarkivet, hvorefter Transportministeriet *ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse*.

* en orientering til Vejdirektoratet om Transportministeriets redegørelse til GeoHav af 7. februar 2023 om de nærmere omstændigheder omkring ovennævnte oversendelse til Rigsarkivet - en redegørelse [4] hvori Transportministeriet påpeger, at der for de oversendte sagsakter benævnt linie 12 - 15 *er tale om akter af ældre dato*, samt at det endvidere vurderes *ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger. I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem*.

---

[1] Afgørelse om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2023-5401 (ca 158 megabyte)
Transportministeriet 5. januar 2024
https://www.geohav.dk/pdfarchive/859779539998295.pdf

[2] Svar på anmodning om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2021-3957
Transportministeriet 7. juni 2021
Medsendt dette høringssvar

[3] Ministeriet for offentlige arbejder journal S 1200-12 i uddrag (ca. 187 megabyte)
Udleveret i maj 2021 til GeoHav i original fysisk form af anden statslig myndighed
https://geohav.dk/pdfarchive/S1200-12.pdf

[4] Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse, TRM sagsnr.: 2022-6371
Transportministeriet 7. februar 2023
Medsendt dette høringssvar

Det undrer således GeoHav;

* at Transportministeriet i en kontekst, som involverer 3. Limfjords-forbindelse, som benævnt på linie 11 - 19 har kunnet identificere ministeriets egne sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse, uden at en orientering herom til Vejdirektoratet har fundet sted.

* at den massive viden om sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjords-forbindelse, som er tilvejebragt Transportministeriet som følge af GeoHavs henvendelser og særligt Åbent samråd [5] om linjeføring over Egholm i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021, ikke har resulteret i henvendelser til Vejdirektoratet herom, da netop denne viden er årsag til væsentlige *relevante overvejelser*, hvilket Transportministeriet som benævnt på linie 26 - 29 vægter, forud for de offentlige høringer over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse samt den supplerende miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse.

* at Vejdirektoratet som plan- og VVM-myndighed ikke har forespurgt Transportministeriet om sagsakterne eller af egendrift indhentet disse i Rigsarkivet i forbindelse med udarbejdelsen af den supplerende miljø-konsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse, da Vejdirektoratet har haft konkret viden om de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter i kraft af Vejdirektoratets besiddelse [6] af materiale [7], som fyldestgørende gennemgår disse sagsakter, der identificerer opfyld-ninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

Rigsarkivet har 24. juni 2021, 22. september 2021, 8. september 2022 samt senest 29. november 2023 skriftligt [8] overfor GeoHav bekræftet ingen myndigheder eller øvrige relevante aktører har rekvireret og/eller gennemset de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

---

[5] https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

[6] Vejdirektoratets engagement i besvarelse af Samrådsspørgsmål P, VD sagsnr.; 21/12775, doknr.: 21/12775-2 af 16. september 2021

[7] Asbest-notatet
GeoHav 8. juni 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf

[8] Medsendt dette høringssvar

Fra: trm@trm.dk
Emne: Til Tænketanken GeoHav: Vedr. henvendelse om oversendelse af akter til Rigsarkivet (Id nr.: 786412)
Dato: 7. juni 2021 kl. 14.55
Til: Mikkel Martin mikkel@geohav.dk

Kære Mikkel Martin

Tak for din henvendelse af 7. juni 2021.

Som oplyst telefonisk har ministeriet ikke kvitteringer fra Rigsarkivet vedrørende oversendelse af de forespurgte sager. Jeg kan se af ministeriets interne oversigt, at de pågældende sager er oversendt til Rigsarkivet under titlen "Søterritorie 1952-1988". Oversendelsen har derfor formentlig fundet sted i 1988.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at ministeriet ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse. Ministeriet er således ikke i besiddelse af de pågældende akter og kan henvise dig til at søge arkivadgang hos Rigsarkivet som oplyst i ministeriets afgørelse af dags dato.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Mikkel ræv (mikkel@geohav.dk)
Titel: Fra Tænketanken GeoHav vedr. svar på anmodning om aktindsigt
E-mailtitel: Re: Til Tænketanken GeoHav: Svar på anmodning om aktindsigt (Id nr.: 786021)
Sendt: 07-06-2021 11:11

Hej Trine,

Det formodes at Transportministeriet ud fra den stedfundne korrespondance er i besiddelse af dokumentation for at de specifikke sagsakter er videresendt til Rigsarkivet. Denne dokumentation er implicit en del af aktindsigten.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias ræv)
Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

mikkel@geohav.dk
+45 23 32 75 99

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk

GeoHav er en privat og uafhængig tænketank med det ene formål at overvåge den reelle tilstand af Danmarks havmiljø.
GeoHav fungerer således som autonom efterforskningsenhed med visionen om at være Danmarks havmiljøvagthund uafhængigt af Miljøstyrelsen, eventuelle kapitalinteresser og politisk indgriben.

> Den 7. jun. 2021 kl. 09.10 skrev trm@trm.dk:
>
> Kære Mikkel Martin
>
> Jeg har vedhæftet ministeriets afgørelse af dags dato vedrørende din anmodning om aktindsigt af 1. juni 2021.
>
> Med venlig hilsen
>
> Trine Niss Bjørling
> Specialkonsulent
>
> **Transportministeriet**
> Ministry of Transport
> Lovkontoret
> Frederiksholms Kanal 27 F
> DK-1220 København K
>
> ---
>
> **Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)
> **Fra:** Mikkel Martin (mikkel@geohav.dk)
> **Titel:** Aktindsigt - Fra Tænketanken GeoHav, Mikkel Martin vedr. anmodning om aktindsigt i ethvert kendskab TRM måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder
> **E-mailtitel:** Anmodning om aktindsigt
> **Sendt:** 01-06-2021 15:17
>
> Anmodning om aktindsigt er vedhæftet.
> Der er tale om en hastesag.
>
> Bedste hilsener
>
> Mikkel Martin (alias Ræv)
> Senior Researcher
> Tænketanken GeoHav
>
> +45 23 32 75 99
> mikkel@geohav.dk

Transportministeriet

Departementet

Mikkel Martin, mikkel@geohav.dk

7. juni 2021
2021-3957

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Svar på anmodning om aktindsigt

Transportministeriet har modtaget din anmodning af 1. juni 2021 om aktindsigt i ethvert kendskab, som Transportministeriet måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder, jf. Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 og i korrespondance med øvrige aktører og/eller myndigheder, hvori viden om Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 er drøftet eller benævnt.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, hvor ovenstående optræder, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af akter, der er omfattet af din anmodning om aktindsigt.

Ministeriet kan oplyse dig om, at de pågældende akter er afleveret til Rigsarkivet. Du kan derfor søge arkivadgang i dokumenterne hos Rigsarkivet, jf. arkivlovens § 22, stk. 1.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

RIGSARKIVET

Geohav
Att. Mikkel Martin

Dato:	*Journalnummer:*	*Telefon:*	*Vores reference:*	*Deres reference:*
25. juni 2020	*21/29317*	*33 92 33 10*	*AV*	

Aktindsigt

Kære Mikkel Martin

I forlængelse af vores tidligere korrespondance, fremsender jeg hermed Rigsarkivets afgørelse på din forespørgsel om aktindsigt, fremsendt d. 16. juni. Klokken 15.14 Til Rigsarkivet.

Jeg skal først beklage sagsbehandlingstiden. Denne skyldes, at der er foretaget en række tidskrævende opslag og undersøgelser mhp. At identificere oplysninger til brug for besvarelse af sagen.

Jeg har indsat svarene på jeres spørgsmål i kursiv i teksten for din forespørgsel – med blåt.

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952*

- 1988)" med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.

1) Vi ønsker oplyst i enkel listeform om muligt hvilke specifikke akter der

måtte foreligge i følgende pakke- og sagsnumre,

For så vidt som der ønskes oplysning om konkrete sager, afleveret til Rigsarkivet, må Rigsarkivet henvise til, at disse sager bestilles til brug på Rigsarkivets læsesal i København.

2) hvornår disse er tilgået Rigsarkivet

Det er ikke muligt for Rigsarkivet, indenfor hvad der må anses for et rimeligt, samlet tidsforbrug (jf. offentlighedslovens paragraf 9 stik. 2) at fastslå endegyldigt hvornår de pågældende sager er afleveret til Rigsarkivet. Formodningen er dog, at det er sket ca. 2002 og senest i 2004 hvor de nuværende registreringer af materialet er foretaget.

E-MAIL: MAILBOX@SA.DK · HJEMMESIDE: WWW.SA.DK
CVR-NR.: 60208212 · EAN-NR.: 5798000794382

3) samt oplysninger om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre siden arkivering hos Rigsarkivet.

Rigsarkivet er i besiddelse af strukturerede registreringer om bestillinger af arkivmateriale fra 2011 og frem. Der er i perioden fra 2011 og frem ikke registreret nogen bestillinger af de pågældende pakker.

For perioden frem til 2011 har Rigsarkivet ikke strukturerede oplysninger om benyttelsen af de enkelte arkivpakker. Der kan derfor ikke foretages en tilbundsgående afklaring af hvorvidt de pågældende sager har været fremfundet til brug af myndigheder eller andre. Det er endvidere Rigsarkivets vurdering, at selv en undersøgelse af de oplysninger om brug der faktisk er tilgængelige, vil overskride grænserne for et samlet set rimeligt tidsforbrug jf. offentlighedslovens paragraf 9 stk. 2. Der er foretaget en række stikprøver i de foreliggende registreringer, men der er i forbindelse med disse ikke fundet nogen ekspeditioner i de pågældende sager.

Med venlig hilsen

Allan Vestergaard
Enhedschef
Brugerservice
Rigsarkivet

Fra: **Michael Graae** mig@sa.dk
Emne: Svar på spørgsmål om aktindsigt i evt. brugere af specifikke "søterritoriesager"
Dato: 22. september 2021 kl. 14.23
Til: data@geohav.dk
Cc: mikkel@geohav.dk

MG

Kære Mikkel Martin / Tænketanken GeoHav

I spørger om aktindsigt:

> *Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.*
> *Vores anmodning omhandler følgende sagsnumre;*
> - *S 1200-12 under pakke nr. 212*
> - *S 1200-21 under pakke nr. 215*

Der ses ikke at være hensyn til private interesser, der taler imod aktindsigt, og da Rigsarkivets fremsøgning af oplysningerne kan klares på forholdsvis kort tid, kan aktindsigtsanmodningen kunne imødekommes fuldt ud.

Svaret er: Ingen.

Med lidt flere ord: Der er ingen *offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere*, der har bestilt (og dermed ej heller set) de to specifikke magasinenheder i perioden juni til september d.å.

En supplerende teknisk information: I vores system er de to æsker kun bestilt en eneste gang i den registrerede tid (fra juni 2011 til dato), nemlig da jeg selv bestilte dem i juni, så vi kunne svare på jeres forrige ønske om aktindsigt. Mine to bestillinger blev umiddelbart efter bestillingen annulleret af mig selv, så de to æsker har end ikke forladt magasinerne.

Mvh

RIGSARKIVET

Michael Graae
Enhedschef
Læsesale og Ekspedition

Kalvebod Brygge 34
1560 København V

Telefon: 33 92 33 10 | Direkte: 41 71 72 71
mig@sa.dk | www.sa.dk

Fra: Mikkel Martin <mikkel@geohav.dk>
Sendt: 20. september 2021 09:00
Til: # Rigsarkivet <mailbox@sa.dk>
Emne: Anmodning om aktindsigt

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.
Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.

Vores anmodning omhandler følgende følgende sagsnumre;

- S 1200-12 under pakkenr 212
- S 1200-21 under pakke pakkenr 215

Om muligt anmoder vi om at fremsendelse af oplysninger sker til data@geohav.dk
Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.
GeoHav takker Rigsarkivet på forhånd.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias Ræv)
Operativ Chef / Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

+45 23 32 75 99
mikkel@geohav.dk

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
08-09-2022
Journalnummer:
22/26036
Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
ktt@sa.dk

Sidenummer:
1/2

Ved e-mail af 25. august 2022 har Geohav anmodet om aktindsigt på følgende måde:

"Under reference til tidligere anmodning om aktindsigt af 16. juni 2021 (rigsarkivet journalnr. 21/29317) anmoder Tænketanken GeoHav hermed hurtigst muligt om gentagen aktindsigt i arkivserien *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"* omhandlende følgende sagsnumre;

* S 1200-12, under pakkenr 212
* S 1200-21, under pakke pakkenr 215

Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de listede specifikke sagsnumre siden 25. juni 2021 til dato."

Anmodningen kan imødekommes. Det kan således oplyses, at det fremgår af et udtræk fra Rigsarkivets bestillingssystem, at det pågældende materiale i den pågældende periode har været bestilt to gange.

Den ene bestilling er foretaget af en medarbejder hos Rigsarkivet den 28. juni 2022. Bestillingen er efterfølgende annulleret, og den pågældende har således ikke haft adgang til materialet.

Den anden bestilling er foretaget af Ingeniøren v/ Jakob Engelund Vistisen den 13. december 2021. Det fremgår af registreringerne, at den pågældende har haft adgang til materialet på Rigsarkivets læsesal i perioden fra 16. december 2021 til 30. december 2021.

Afgørelsen er truffet i medfør af offentlighedslovens § 7, stk. 1.

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af eventuelle spørgsmål til afgørelsen.

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Rigsarkivet

Venlig hilsen
Klaus Tranbjerg Toftgaard

HR & Jura

Transportministeriet

Departementet

GeoHav
data@geohav.dk

7. februar 2023
2022-6371

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse

Aktindsigt

Ved e-mail af 6. december 2022 har I anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *"GeoHav anmoder hermed i henhold til gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, Offentlighedsloven og særligt Miljøoplysningsloven om aktindsigt i Transportministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" med henblik på at identificere de nærmere omstændigheder omkring oversendelsen til Rigsarkivet, særligt;*
>
> - *fortegnelser over sagsakter*
> - *noter og korrespondancer jf. notatpligt*
> - *enhver fortegnelse over Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12"*

Ministeriet rettede telefonisk henvendelse til jer den 12. januar 2023. På baggrund af telefonsamtalen forstår ministeriet anmodningen således, at der ikke anmodes om aktindsigt i selve sag S 1200-12, men i akter, som vedrører *afleveringen* af sagen til Rigsarkivet.

Ministeriet har konkret vurderet, at ministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" kan udleveres til jer i sin helhed. Der henvises til vedlagte materiale og aktliste.

Det bemærkes, at akten indeholder flere dokumenter, som ikke vurderes at være omfattet af jeres anmodning. De er derfor ikke blevet behandlet med denne anmodning. Der henvises til vedlagte aktlistes bemærkningsfelt, hvor det er anført, såfremt dokumentet ikke er omfattet af anmodningen.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, som omfatter Transportministeriets oversendelse af sag S 1200-12 til Rigsarkivet, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af sådanne akter.

Ministeriet har rettet henvendelse til Rigsarkivet, for at få belyst, hvorvidt de er i besiddelse af akter, som vedrører afleveringen af sag S 1200-12.

Rigsarkivet har oplyst over for ministeriet, at Rigsarkivets afleveringssag for alle de sager, der blev afleveret sammen med S 1200 12 ligger i Rigsarkivets arkivserie 1998-1997. Denne arkivserie kan findes på følgende link:

https://www.sa.dk/daisy/fysiske_enheder_liste?a=rigsarkivet&b=journalsager&c=&d=1&e=2023&f=&g=&h=&ngid=&ngnid=&heid=1836240&henid=11668457&epid=1836240&faid=11&meid=&m2rid=&side=1&sort=&dir=&gsc=&int=&ep=&es=&ed=

Rigsarkivet har oplyst, at afleveringssagerne ikke er dokumenter, der er oprettet af Transportministeriet, men at disse oprettes af Rigsarkivet.

Rigsarkivet har oplyst, at sagerne er henlagt efter proveniensnummer. Transportministeriets nummer er 0013, hvorfor den relevante afleveringssag for sag S 1200 12 ligger i en eller flere af arkivseriens pakker 73 – 79 (der henvises til ovenstående link). Materialet er ikke registreret så præcist, at Rigsarkivet kan oplyse hvilken/hvilke af de 7 kasser, den relevante afleveringssag ligger i.

Rigsarkivet har desuden oplyst, at afleveringssagerne er frit tilgængelige, og kan bestilles til Rigsarkivets læsesal. Det er ikke muligt at identificere, hvordan den enkelte sag er blevet afleveret, men man kan se, om den arkivserie, som sagen tilhører, er blevet afleveret til Rigsarkivet.

Transportministeriet skal på baggrund af ovenstående henvise jer til at rette henvendelse til Rigsarkivet, idet Transportministeriet hverken er eller har været i besiddelse af akter, som omfatter afleveringen af sag S 1200 12.

Henvendelse vedr. 3. Limfjordsforbindelse

I har endvidere ved e-mail af 6. december 2022 anført følgende:

> *"Da sagsakter under Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12 dokumenterer deponi af asbestholdigt affald i omfanget af minimum 179.000 ton i tracé og undersøgelseskorridor for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, ønsker GeoHav endvidere en redegørelse for hvorfor Transportministeriet ikke har oplyst Vejdirektoratet om Transportministeriets kendskab til disse sagsakter henhørende under "Søterritorie 1952 - 1988" i forbindelse med Vejdirektoratets planlægning af VVM af 2003, 2006, 2011 samt 2021 for en 3. Limfjordsforbindelse."*

Transportministeriet kan i den forbindelse oplyse, at anlægsmyndighederne udarbejder miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojekter baseret på teknisk viden og med hjælp fra eksterne eksperter. Derfor er det også anlægsmyndighederne, som sikrer, at miljøkonsekvensvurderingerne er fyldestgørende.

I har anført, at Transportministeriet har haft kendskab til sagsakter henhørende "Søterritorie 1952 - 1988", og at departementet havde en aktiv orienteringspligt herom over for Vejdirektoratet. Departementet finder det ikke korrekt at antage dette, da der er tale om akter af ældre dato. Endvidere vurderes det generelt ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.

I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem. Desuden gennemføres offentlig høring af forslag til anlægslov.

Med venlig hilsen

Lasse Winterberg

Transportministeriet

Akt-id	Akttitel	Vedhæftet dokument	Til	Fra	Brevdato	Bemærkning
Sag: 2022 - 1599 - F2 - Gamle journallister						
67244	Gamle journallister - Sager før 1990			TRM Maria Ahmad Qubtan		
		Vedhæft.: Aktdokument				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 KT Vejdirektoratet 1950 1972				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 Kt Vejsager 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 6 kT Vejsager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AP Personale 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AX Brosager 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: C HAVNESAGER 1952 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: CEMT sager 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: COM Faellesmarkedet 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E 550 Ekspropriation 1953 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E Jernbaner 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: F Elektriske anlaeg 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Flyvepladsudvalget 1973				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G int Luftfart 1946 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G Luftfart 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: GVS Gas vand sanitet 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: H Faergesager 1964 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Jernbaneerstatningskommisionen1922 1980				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Journalkort foer 1989				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: KL Kloakuddannelse 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Kopi af 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M int Transport 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M Transportsamarbejde 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Ministerens Journalboeger 1967 1968				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: MP PLANLAeGNING 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Nordisk trafiksikkerhed 1972 1993				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: NR Nordisk Raad 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Oe PLANLAeGNING 1973 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: P finanslov 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Privatbaneudvalg 1954 1984				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: R Gassager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: S Soeterritorie 1952 1988				Udleveres
		Vedhæft.: Telefonvoldgiftsnaevn 1950 1978				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: V Vejrtjeneste 1966 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet 1957 1987				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet journal 1960 1989				Ikke omfattet af anmodning

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
1		**S-100-1**	**S-100-2**		**1**	
	1976	S-100-1	Coastal Engineering Conference			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
2		**S-100-2**			**1**	
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg IV			
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg V			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg VI			
3		**S-100-2-80**			**1**	
	1980	S-100-2-80	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
4		**S-100-2-81**			**1**	
	1981	S-100-2-81	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
5		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
6		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
7		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
8		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
9		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
10		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
11		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
12		**S-100-2-85**			**1**	
	1985	S-100-2-85	FN`s havretskonvention (FN= Forenede Nationer)			
13		**S-100-2-86**			**1**	
	1986	S-100-2-86	FN`s havretskonvention			
14		**S-100-2-87**	**S-100-2-88**		**1**	
	1987	S-100-2-87	FN`s havretskonvention			
	1988	S-100-2-88	FN`s havretskonvention			
15		**S-100-7**			**1**	
	1978	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1979	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1981	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1985	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
16		**S-100-7-1**	**S-100-9**		**1**	
	1979	S-100-7-1	Afgrænsning af private ejendomme			
	1988	S-100-8	Behandling af søterritoriesager			
	1972	S-100-9	Lystfiskeres anvendelse af læmolen ved Vorupør			
17		**S-100-12**	**S-100-15**		**1**	
	1988	S-100-12	Lov om fjernelse af ulovlige indretninger på søterritorie			
	1988	S-100-14	Lov om anlæg på søterritoriet			
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg I			
18		**S-100-15**			**1**	
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg II + III + IV			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
19		**S-100-16**	**S-100-21**		**1**	
	1972	S-100-16	Lov om naturfredning			
	1973	S-100-17	Miljøbeskyttelseskonvention			
	1974	S-100-20	Dumpning og klapning på søterritoriet			
	1977	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1978	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1979	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1980	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1981	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
20		**S-100-21**	**S-100-23**		**1**	
	1988	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1974	S-100-23	Bekendtgørelse fra landbrugsministeriet. Læg I-II			
21		**S-100-24**			**1**	
	1971	S-100-24	Grav- og pløjning efter sandorm			
22		**S-100-26**			**1**	
	1975	S-100-26	Grænsevandløbskommissionens forretningsorden			
23		**S-100-30**	**S-100-36**		**1**	
	1964	S-100-30	Saltvandsfiskeriloven			
	1977	S-100-34	Fjernelse af materialer fra strandbreder			
	1977	S-100-36	Recipientkvalitetsplan for Limfjorden			
24		**S-100-38**	**S-100-45**		**1**	
	1978	S-100-38	Trafikken til fem udvalgte badestrande i Vestsjælland			
	1978	S-100-41	Korrespondance med fiskeriinspektøren			
	1978	S-100-42	Afstrømningsmålinger i Danmark			
	1978	S-100-44	Farvandsdirektoratets virksomhed			
	1979	S-100-45	Fredning af landbrugsarealer			
25		**S-100-46**			**1**	
	1975	S-100-46	Landvæsensretten. Læg I-II			
26		**S-100-47**	**S-100-53**		**1**	
	1979	S-100-47	Bekendtgørelse om etablering af kystanlæg			
	1978	S-100-48	Fredning ved Hirsholmene			
	1980	S-100-49	Biltrafikken på strandene			
	1980	S-100-50	Forlængelse af carteraftalen for havforskning			
	1980	S-100-51	FN-kommentarer om udnyttelse af maritime ressourcer			
	1980	S-100-52	Besigtigelse af havbrug			
	1980	S-100-53	Fredning af fortidsminder på søterritoriet			
27		**S-100-54**	**S-100-60**		**1**	
	1981	S-100-54	Oprensning og uddybning af områder i Norsminde Fjord			
	1981	S-100-55	Udredning om kystarealer ved dybt vand			
	1981	S-100-56	Strandbeskyttelseslinier,højvandssluser, Køge Bugt			
	1981	S-100-58	Mødeplan vedrørende ministerkampagnen			
	1982	S-100-59	Fredning på Hesselø			
	1982	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
28		**S-100-60**			**1**	
	1984	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
29		**S-100-60**			**1**	
	1986	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
30		**S-100-61**	**S-100-69**		**1**	
	1982	S-100-61	Fredning af strandenge i Århus amt			
	1983	S-100-62	Nakskov Inderfjord			
	1983	S-100-63	Fredning af Kattinge Vig			
	1983	S-100-64	Fredning af Nørrestrands søterritorium i Horsens			
	1983	S-100-65	Fredning af Ringkøbing Fjord			
	1983	S-100-66	Fredning af Stavns Fjord med tilstødende farvand			
	1983	S-100-67	Dansk hydraulisk Institut			
	1983	S-100-68	Sikkerhedszoner omkring havanlæg og rørledninger			
	1983	S-100-69	Anbringelse af faste fortøjningsarrangementer på søterritoriet			
31		**S-100-70**	**S-100-76**		**1**	
	1984	S-100-70	Fredning af søterritoriet ud for Øleå og Læså, Bornholm			
	1984	S-100-71	Rørlægning af vandløb under Savnsø landvindingslag			
	1984	S-100-72	Oprettelse af styringsgruppe for dansk akvakultur			
	1984	S-100-73	Kompetancen for saltvandsdambrug			
	1984	S-100-74	Fredning af øgruppen Ertholmene			
	1984	S-100-75	Fredning af farvandet mellem fjord og Glænø			
	1984	S-100-76	Vandkvaliteten i Ringkøbing Fjord			
32		**S-100-77**	**S-100-84**		**1**	
	1985	S-100-77	Strandingslovgivningen			
	1985	S-100-78	Bådoplæg på offentlige strande			
	1985	S-100-80	Fredning af søterritoriet omkring Saltholm			
	1985	S-100-81	Udnyttelse af råstoffer i Kattegat			
	1986	S-100-82	Havbundsundersøgelse vedrørende fredning af råstoffer			
	1986	S-100-83	Stewart Mclaren anmoder om oplysninger om kystspørgsmål			
	1987	S-100-84	Udvalgsmøder			
33		**S-100-84**	**S-100-91**		**1**	
	1986	S-100-84	Statens opgaver på farvandsområdet.			
	1987	S-100-85	Grænser for anbringelse af bundgarnsstader i Køge Bugt			
	1987	S-100-86	Udkast til standardvilkår for bundgarnssystem			
	1987	S-100-87	Rensning af Køge Bugt			
	1988	S-100-88	VVM-direktivet (EF´s vurdeing af offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.) EF= Europæiske Fællesskab			
	1988	S-100-89	Om Kelds Nor er omfattet af statens højhedsret over søterritoriet			
	1988	S-100-90	Fredning af kystområder i Storstrøms Amt			
	1988	S-100-91	Sandsugning på Rønne Banke			
34		**S-200-1-78**	**S-200-1-81**		**1**	
	1978	S-200-1-78	Eventuel dansk ratifikation om beskyttelse af kultur- og naturarv			
	1979	S-200-1-79	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer 156			
	1980	S-200-1-80	Ramsar-konventionen			
	1981	S-200-1-81	Dansk rapport om Ramsar-konventionen			
35		**S-200-1-82**	**S-200-1-88**		**1**	
	1982	S-200-1-82	Koordinering af vådområders placering i Holland,Tyskland,Danmark			
	1983	S-200-1-83	EF - Fuglebeskyttelsesområder. (EF=Europæiske Fællesskab)			
	1984	S-200-1-84	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer S 650			
	1985	S-200-1-85	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1986	S-200-1-86	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1987	S-200-1-87	Udpegning af Vadehavsområdet som Ramsar-område			
	1988	S-200-1-88	Ramsar-konventionen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
36		**S-200-8**	**S-300-1**		**1**	
	1982	S-200-8	Fjernelse af flodskarn fra de sønderjyske diger			
	1982	S-200-9	Skrivelse fra Walter Schultz om oplysninger om digeanlæg			
	1984	S-200-10	Digeskader i januar 1984			
	1978	S-300	Bestyrelsen			
	1977	S-300-1	Darum-Tjæreborg Dige			
37		**S-300-1-20-2**	**S-300-2-7**		**1**	
	1957	S-300-1-20-2	Medlemmer af Darum-Tjæreborg Dige			
	1972	S-300-1-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-300-2	Marsken ved Ribe			
	1976	S-300-2-7	Forstærkning af Ribe Dige			
38		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg I			
39		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg II			
40		**S-300-2-8**			**1**	
	1976	S-300-2-8	Statslån til Ribe Dige			
41		**S-300-2-9**			**1**	
	1977	S-300-2-9	Nyt hotel i Ribe			
42		**S-300-2-20-1**	**S-300-2-100-6**		**1**	
	1954	S-300-2-20-1	Vedtægt for marsken ved Ribe			
	1954	S-300-2-20-2	Bestyrelsen for marsken ved Ribe			
	1980	S-300-2-50-1	Ordensreglement, adgang til diget			
	1965	S-300-2-100-1	Radioudstyr for radiopatruljetjenesten			
	1971	S-300-2-100-6	Tilsanding ved kongeåslusen ved Ribe Dige			
43		**S-300-2-100-7**	**S-300-6**		**1**	
	1979	S-300-2-100-7	Ekspropriation af klægtagningsarealer			
	1970	S-300-3	Lysabild-Skovby digelag			
	1956	S-300-5	Juvre Dige			
	1953	S-300-5-20-1	Vedtægter			
	1960	S-300-5-20-2	Medlemmer			
	1982	S-300-5-20-3	Ekspropriation af arealer ved Juvre Dige			
	1953	S-300-6	Rejsby Dige			
44		**S-300-6-3**	**S-300-6-20-1**		**1**	
	1976	S-300-6-3	Reparation efter stormflod			
	1967	S-300-6-20-1	Ny vedtægt for Digelaget Kong Christian den Tiendes Kog			
45		**S-300-6-20-2**	**S-300-7-8**		**1**	
	1957	S-300-6-20-2	Medlemmer af Digelaget			
	1971	S-300-7-2	Fredning af fugle			
	1977	S-300-7-6	Tysk henvendelse om udvidet vadehavsplan			
	1978	S-300-7-7	Nordisk seminar om vadehavet			
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg I			
46		**S-300-7-8**			**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg II			
47		**S-300-7-8**	**S-300-7-9**		**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg III			
	1980	S-300-7-9	Arkitektonisk og landskabsæstetisk bearbejdning			
48		**S-300-8**			**1**	
	1970	S-300-8	Statusrapport 1970			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
49		**S-300-8-2**	**S-300-8-83**		**1**	
	1981	S-300-8-2	Katastrofeveje			
	1978	S-300-8-78	Stormflodsvarslingsmodeller			
	1979	S-300-8-79	Højer og Emmelev diger. Alarmtelefoner langs diget			
	1980	S-300-8-80	Stormflodsvarsling, inddragelse af Horns Rev fyrskib			
	1981	S-300-8-81	Revision af prognosemodel for stormflodsvarsling			
	1982	S-300-8-82	Forbedring af stormflodsvarsling			
	1983	S-300-8-83	Stormflodsvarsling, revision af prognosemodel			
50		**S-300-9**			**1**	
	1967	S-300-9	Ballumdiget (Bådsbøl-Koldby)			
51		**S-300-9-20-1**	**S-300-10-20-1**		**1**	
	1983	S-300-9-20-1	Vedtægter			
	1965	S-300-9-20-2	Medlemmer af Bredådalens Dige			
	1973	S-300-10	Stormflodsskader på Hartsø Lavnings Dige			
	1973	S-300-10-10	Regnskaber			
	1966	S-300-10-20-1	Vedtægter for Hartsø Lavnings Dige			
52		**S-300-10-20-2**	**S-300-12**		**1**	
	1953	S-300-10-20-2	Medlemmer af Hartsø Lavnings Dige			
	1979	S-300-12	Haneby Dige, Rømø			
53		**S-300-12-20-1**	**S-300-13-8**		**1**	
	1954	S-300-12-20-1	Vedtægt for havnebydiget			
	1974	S-300-12-20-2	Medlemmer af havnebydiget			
	1952	S-300-12-50-1	Regler for sejlads ved Ballum Sluse			
	1977	S-300-13-8	Afvanding af marsken ved Tønder			
54		**S-300-13-9**			**1**	
	1977	S-300-13-9	Bebyggelse i Tønder Marsk			
55		**S-300-13-20-1**	**S-300-13-100-2**		**1**	
	1954	S-300-13-20-1	Vedtægt for marsken ved Tønder			
	1966	S-300-13-20-2	Medlemmer af marsken ved Tønder			
	1980	S-300-13-100-1	Fåregræsning			
	1980	S-300-13-100-2	Udpumpning af vand i Højer kanal ved den nye kog			
56		**S-300-13-100-3**			**1**	
	1981	S-300-13-100-3	Fredning af Tøndermarsken			
57		**S-300-14**	**S-300-18-1**		**1**	
	1972	S-300-14	Vidåen øst for Tønder			
	1974	S-300-15	Ballum Sluse og Dige			
	1976	S-300-16	Kirkebydiget			
	1953	S-300-16-20-1	Vedtægt for Kirkebydiget			
	1974	S-300-16-20-2	Medlemmer			
	1955	S-300-18	Højer Dige			
	1982	S-300-18-1	Fredning ved det ny kog ved Højer			
58		**S-300-19-2**			**1**	
	1976	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1977	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
59		**S-300-19-2**			**1**	
	1978	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1979	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1980	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
60		**S-300-19-4**			**1**	
	1976	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
61		**S-300-19-4**			**1**	
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1978	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
62		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
63		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
64		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
65		**S-300-19-4**			**1**	
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1981	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1982	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
66		**S-300-19-4**			**1**	
	1983	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
67		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg I			
68		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg II			
69		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg III			
70		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg IV+V			
71		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg I-II			
72		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg III			
73		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg IV			
74		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg I-II			
75		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg III			
76		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg IV			
77		**S-300-19-4-3**	**S-300-19-6**		**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg V			
	1981	S-300-19-4-97-1	Opførelse af slusemesterbolig			
	1977	S-300-19-6	Lån til fremskudt dige			
78		**S-300-19-7**			**1**	
	1976	S-300-19-7	Byggeudvalget til anlæg af bærmeveje langs Ribediget			
79		**S-300-19-9**	**S-300-19-10**		**1**	
	1978	S-300-19-9	Bevaringsværdige naturforhold i Tøndermarsken			
	1978	S-300-19-10	Udvalg -Tønder Marsk i henhold til loven om fremskudt dige			
80		**S-300-19-10-1**			**1**	
	1978	S-300-19-10-1	Udvalgets arkiv			
81		**S-300-19-11**	**S-300-19-15**		**1**	
	1980	S-300-19-11	Yderligere forland, fremskudt dige			
	1982	S-300-19-12	Observationstårn ved det fremskudte dige			
	1982	S-300-19-13	Slusedirektiv			
	1985	S-300-19-14	Matrikulering ved det fremskudte dige			
	1988	S-300-19-15	Spørgsmål om deponering af asfalt ved det fremskudte dige			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
82		**S-300-23**	**S-300-23-20-2**		**1**	
	1957	S-300-23	Digesyn på Mandø havdige			
	1968	S-300-23-1	Digesyn på Mandø bydige			
	1967	S-300-23-20-1	Vedtægter			
	1963	S-300-23-20-2	Medlemmer			
83		**S-300-23-100-1**			**1**	
	1976	S-300-23-100-1	Forstærkning af digerne			
84		**S-300-23-100-2**	**S-300-26**		**1**	
	1981	S-300-23-100-2	Reparation af digerne			
	1953	S-300-24	Diget ved Ho			
	1940	S-300-24-20-1	Vedtægter			
	1978	S-300-25	Sydvestjydske diger, stormflod 1976			
	1981	S-300-25	Kopi			
	1963	S-300-26	Rømødæmningen			
85		**S-300-27**			**1**	
	1977	S-300-27	Hjarbæk fjord undersøgelse. Læg II			
86		**S-300-27**	**S-300-29**		**1**	
	1977	S-300-27	Regionplanlægning nummer 4 vedrørende Hjarbæk Fjord			
	1977	S-300-28	Dæmningen Bogø-Farø			
	1979	S-300-29	Stormskadetilskud til diger efter beskadigelse			
87		**S-400-1**	**S-500-7-20-2**		**1**	
	1970	S-400-1	Nygårddiget			
	1973	S-400-3	Agger Dige på Nordre Limfjordstange			
	1975	S-400-3-1	Salg af matrikel nummer 9, Øster Agger By ,Agger Sogn			
	1975	S-400-5	Andragende fra landinspektør Almer Frederiksen			
	1975	S-400-6-20-1	Vedtægter			
	1976	S-400-7	Vedrørende matrikel nummer 44ak, Harboøre, Vrist sogn			
	1982	S-400-8	Privat dige, Hjerting Strandvej 49			
	1954	S-500-6	Kystsikring ud for diget ved Nørrekær Enge			
	1955	S-500-7-20-2	Medlemmer af Øland-Gjøl diget			
88		**S-500-8**	**S-500-10**		**1**	
	1970	S-500-8	Sønder Lem Vig Dige			
	1982	S-500-9	Digelaget-Brovst, Øland, Gjøl og Aaby - Stormflodsskader			
	1982	S-500-10	Stormflodsskader på digeanlæg. Øland-Attrup Landvindingslag			
89		**S-500-11**	**S-500-14-6**		**1**	
	1982	S-500-11	Stormflodsskader, Aggersborg digelag, Løgstør kommune			
	1966	S-500-14-5	Fredning af Agger Tange			
	1974	S-500-14-6	Motelbyggeri			
90		**S-500-14-7**	**S-500-18**		**1**	
	1975	S-500-14-7	Parkeringsplads ved havdiget i Agger By			
	1953	S-500-16	Sønderho havdige			
	1976	S-500-16-50-1	Reglement for benyttelsen af diget			
	1978	S-500-17	Inddigning og afvanding af Helligsø			
	1978	S-500-17-20-1	Vedtægter			
	1979	S-500-18	Landvindingslaget Resen Kær			
91		**S-500-18-20-1**	**S-500-24**		**1**	
	1979	S-500-18-20-1	Vedtægt for Resen Kær diget			
	1980	S-500-19	Landvindingslaget Eltangvig			
	1982	S-500-20	Bådsgård-Lundø Landvindingslag			
	1983	S-500-21	Halkær-Ejdrup pumpelaug, Nibe kommune			
	1984	S-500-22	Højvandsdige ved Krik By			
	1985	S-500-23	Tjærby-Vestrup pumpelag, godtgørelse ved stormflod			
	1985	S-500-24	Romalt Enges Landvindingslag, godtgørelse ved stormflod			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
92		**S-600-2**	**S-600-3-40-1**		**1**	
	1953	S-600-2	Genopbygning af Hasmark Vestre Dige			
	1971	S-600-2-10-30	Regnskab og budget			
	1953	S-600-3	Hasmark mellemste dige			
	1963	S-600-3-10-30	Regnskab og budget			
	1976	S-600-3-20-1	Vedtægt			
	1988	S-600-3-40-1	Byggeri på matrikel nummer 8 G			
93		**S-600-4**	**S-600-6-10-30**		**1**	
	1954	S-600-4	Forstærkning af Jørgensø-Tørresø dige			
	1967	S-600-4-10-30	Regnskab og budget			
	1963	S-600-6-10-30	Regnskab og budget			
94		**S-600-6-20-1**	**S-600-14-10-30**		**1**	
	1962	S-600-6-20-1	Vedtægt			
	1962	S-600-7	Nødebo Huse Pumpelag			
	1970	S-600-8-20-2	Kikhavn Dige- og Kystsikringslag			
	1972	S-600-11	Reersø Pumpelag			
	1976	S-600-14	Råby Sø og Mose Dige			
	1953	S-600-14-10-30	Regnskab og budget			
95		**S-600-14-20-1**	**S-600-19-20-1**		**1**	
	1965	S-600-14-20-1	Vedtægt for Råbylille dige- og kystsikringslag			
	1979	S-600-15	Råby Sø og Mose			
	1967	S-600-15-10-30	Regnskab og budget			
	1967	S-600-15-20-1	Vedtægter			
	1963	S-600-16-10-30	Regnskab og budget			
	1971	S-600-17	Regulering af sognevandløb nummer 3 i Købelev			
	1955	S-600-18	Nordfynske digers fælles administrationsudvalg			
	1962	S-600-18-10-30	Regnskab og budget			
	1958	S-600-19	Dræby landvindingslag			
	1958	S-600-19-20-1	Vedtægt			
96		**S-600-20**	**S-600-32-20-1**		**1**	
	1976	S-600-20	Bogense-Fogense dige, vedtægtsændringer			
	1976	S-600-20-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1954	S-600-21	Botofte Skovmose landvindingslag			
	1954	S-600-21-20-1	Botofte Skovmose landvindingslag, vedtægtsændring			
	1953	S-600-22	Kædeby Has landvindingslag			
	1969	S-600-23	Kindvig by			
	1969	S-600-23-20-1	Kindvig Hoved, oprettelse			
	1980	S-600-25	Næs Havdige			
	1980	S-600-30-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1973	S-600-32	Ølsmade landvindingslag			
	1981	S-600-32-20-1	Ølsmade landvindingslag, vedtægt			
97		**S-600-33**	**S-600-42**		**1**	
	1953	S-600-33	Kastager landvindingslag			
	1975	S-600-38-20-1	Vedtægt for Lammefjordens dige- og pumpelag			
	1975	S-600-42	Ellinge-Kongepart dige			
98		**S-600-42-20-1**	**S-600-46-20-1**		**1**	
	1979	S-600-42-20-1	Ellinge Kongeparts Digelag			
	1954	S-600-46	Spodsbjerg digelag			
	1955	S-600-46-20-1	Vedtægt for digelaget ved Spodsbjerg			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
99		**S-600-47-20-1**	**S-600-64**		**1**	
	1978	S-600-47-20-1	Telefonsamtale med kontorchef Reidar Jørgensen			
	1979	S-600-48	Diger ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1977	S-600-49	Ulfshale-Fællesskov digelag			
	1979	S-600-49-20-1	Vedtægt for Ulfshale-Fællesskov Digelag			
	1952	S-600-51	Bogense Østre Dige, stormflod			
	1958	S-600-51-20-1	Vedtægter for landvindingslaget Bogense Østre Enge			
	1955	S-600-53	Agernæs Dige			
	1988	S-600-53-20-2	Nedlæggelse af landvindingslaget			
	1983	S-600-62	Borre Mose Landvindingslag, Møn			
	1980	S-600-63	Etablering af trådhegn på diget Krusesminde syd for Højklint			
	1981	S-600-64	Tjørneby Enge Landvindingslag, digesyn			
100		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg I			
101		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg II+III			
102		**S-600-66**	**S-600-70**		**1**	
	1954	S-600-66	Dige på "Nøjsomhed"			
	1985	S-600-67	Landvindingslaget Kærby Fed, Fyn			
	1987	S-600-68	Ringholm og Nykøbing Digelag			
	1987	S-600-69-20-1	Vedtægter for Gudskov Dige			
	1988	S-600-70	Nykøbing pumpelag, nedlæggelse			
103a		**S-600-I-12**	**S-600-I-12-20-2**		**1**	
	1987	S-600-I-12	Cykelsti			
	1980	S-600-I-12-20-2	Vedtægt for Det falsterske Digelag			
103b		**S-600-I-12-50-1**	**S-600-I-12-100-3**		**1**	
	1978	S-600-I-12-50-1	Reglement for benyttelse af Falsterske Dige 1875 - 1976			
	1976	S-600-I-12-100-3	Vedligeholdelse af Falsterske Dige 1926 - 1978			
104		**S-600-II-13**	**S-600-II-13-10**		**1**	
	1978	S-600-II-13	Lollandske Dige			
	1970	S-600-II-13-10	Regnskaber			
105		**S-600-II-13-20-1**	**S-600-II-13-60-1**		**1**	
	1961	S-600-II-13-20-1	Vedtægt for Det Lollandske Digelag			
	1955	S-600-II-13-20-2	Vedtægt for Det Lollandske Diges reservefond			
	1963	S-600-II-13-20-3	Ansættelse som distriktsingeniør			
	1973	S-600-II-13-20-4	Formand for Det lollandske Digelag			
	1970	S-600-II-13-30	Budgetter			
	1953	S-600-II-13-50-1	Ordensreglement			
	1961	S-600-II-13-60-1	Overenskomst-lollandske diger og De danske Statsbaner			
106		**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
	1957	S-600-II-13-100-3	Forstærkningsarbejder mod stormflod			
	1985	S-600-II-13-100-4	Digeskat for de lollandske diger			
107		**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
	1979	S-600-II-13-100-9	Statstilskud til vejreparation i Rudbjerg og Rødby kommuner			
	1981	S-600-II-13-100-10	Forslag til fredning af Saxfjed inddæmning og Hyllekrog			
	1982	S-700	Fjernelse af stenhøfde ved Snekkersten			
	1955	S-700-1	Vilkår for etablering af kystsikringsanlæg			
108		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg I			
109		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg II			
110		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
111		**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg IV			
	1988	S-700-2-1	Patent på bølgebrydere			
	1977	S-700-3	Metode til standsning af materialevandring			
	1972	S-700-5	Bevillinger til kystsikring			
112		**S-700-9**			**1**	
	1975	S-700-9	Kystsikring på sjællands nordkyst.Hundested-Helsingør			
113		**S-700-10**			**1**	
	1975	S-700-10	Bebyggelse nær kyster, § 15 rammer			
114		**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
	1975	S-700-11	Spørgsmål fra folketingets miljøudvalg			
	1978	S-700-14	Opgave til Danmarks Journalisthøjskole			
	1978	S-700-15	Planlægning på kystsikringsområdet			
	1978	S-700-16	Fjord Larsens patent			
	1981	S-700-17	Forespørgsel om iværksættelse af sikring af danske kyster			
115		**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
	1982	S-700-17-1	Fradrag for kystsikring, private			
	1985	S-700-17-2	Kystsikring ved fyranlæg			
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg I			
116		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II			
117		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II+III			
118		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg III			
119		**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
	1981	S-700-18-1	Stormflodsskader, Rømø Skibsværft			
	1981	S-700-18-2	Stormflodsskader, Fanø			
	1982	S-700-18-3	Stormflodsskader, Ballum-Koldby			
	1981	S-700-18-4	Stormflodsskader, Mandø			
120		**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
	1981	S-700-18-5	EF -katastrofehjælp (EF= Europæiske Fællesskab)			
	1981	S-700-18-6	Stormflodsskader, Vrist			
121		**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
	1981	S-700-18-7	Stormflodsskader, Rømø			
	1981	S-700-18-8	Stormflodsskader, Sindrup Vejle			
122		**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
	1981	S-700-18-9	Stormflodsskader, Morsø kommune			
	1981	S-700-18-10	Stormflodsskader, Hjerting			
123		**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
	1981	S-700-18-11	Stormflodsskader, Esbjerg			
	1981	S-700-18-12	Stormflodsskader, Gårdejer Børge Mortensen "Ny Aarupgaard"			
	1981	S-700-18-13	Stormflodsskader, Skallerup Klit			
	1982	S-700-18-14	Stormflodsskader, Bønnerup Havn			
124		**S-700-18-15**			**1**	
	1982	S-700-18-15	Stormflodsskader, Limfjorden-Nordjyllands amt			
125		**S-700-18-16**			**1**	
	1982	S-700-18-16	Stormflodsskader, Limfjorden-Viborg amt			
126		**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
	1982	S-700-18-17	Stormflodsskader, Limfjorden-Ringkøbing amt			
	1982	S-700-18-18	Ansøgning om bidrag fra EF-midler til stormflodsskader			
	1982	S-700-18-20	Statslån til kommuner i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-21	Konsulentbistand i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-22	Skader på diger i forbindelse med stormfloden 1981			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
127		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg I			
128		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg II			
129		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg III			
130		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg IV			
131		**S-700-19-1**			**1**	
	1983	S-700-19-1	Stormflodsforsikring			
132		**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
	1983	S-700-19-2	Amtsrådenes stilling til dækningsordning			
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg I			
133		**S-700-19-3**			**1**	
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg II+III			
134		**S-700-19-4**			**1**	
	1984	S-700-19-4	Risikovudering af stormflods-truede områder			
135		**S-700-19-5**			**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg I			
136		**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg II			
	1984	S-700-19-6	Forsikringsordningsforholdet til EF.(Europæiske Fællesskab)			
	1986	S-700-19-7	Assurandør-Societetet			
137		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg I			
138		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg II			
139		**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
	1983	S-700-20-1	Forslag til lov om ændring af lov om kystsikringsanlæg			
	1983	S-700-21	Kystsikring på de mindre øer			
	1984	S-700-22	EF-støtte til kystsikring			
140		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg I			
141		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg II+III			
142		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg IV			
143		**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
	1986	S-700-23-1	Forslag til lov om kystbeskyttelse			
	1987	S-700-23-2	Vedtægt for Kystbeskyttelseslaget			
	1987	S-700-23-3	Bekendtgørelse til lov om kystbeskyttelse			
144		**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
	1987	S-700-23-4	Kystbeskyttelsesvejledning			
	1987	S-700-23-5	Standard for påligning af bidrag			
145		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1985			
146		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1986. Læg I+II			
147		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1987. Læg III			
148		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1988. Læg IV			
149		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg V			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
150		**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
	1986	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg VI			
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg I			
151		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg II			
152		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg III			
153		**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg IV			
	1986	S-700-25	Oversvømmelse i Dragør i december 1986			
154		**S-800-1**			**1**	
	1956	S-800-1	Kystsikring ved Fjaltring. Læg I+II			
155		**S-800-2**			**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg I+II			
156		**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg III			
	1973	S-800-2-1	Partiel byplanvedtægt nummer 16, Ferring Strand			
157		**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
	1977	S-800-2-2	§ 15-rammer for Thyborøn-Harboøre kommune			
	1967	S-800-3	Stormflodssikringer på Jyllands vestkyst			
	1968	S-800-3-1	Kontrakt om ralbjærgning, Kroghs Stensiloer			
	1969	S-800-3-2	Kontrakt med C. Olsen om ralbjærgning på vestkysten			
	1969	S-800-3-3	Kontrakt om ralbjærgning, Thorup Strand			
	1969	S-800-3-4	Kontrakt om ralbjærgning, Klim Strand Grusværk			
	1971	S-800-4	Perspektivplanlægning for vestkysten			
	1957	S-800-5	Kystsikring ved Årgab			
158		**S-800-6**			**1**	
	1970	S-800-6	Kystsikring ved Lild Strand			
159		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg I			
160		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg II			
161		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg III			
162		**S-800-10**	**S-800-10-80-4**		**1**	
	1953	S-800-10	Kystbeskyttelse ved Thyborøn Kanal			
	1974	S-800-10-80-2	Ophævelse af deklaration på arealer samt udstykning, Agger			
	1975	S-800-10-80-3	Aflysning af servitutter, Agger			
	1977	S-800-10-80-4	Aflysning af deklaration på matrikel nummer 21a, Thyborøn by			
163		**S-800-10-81-12**	**S-800-12**		**1**	
	1965	S-800-10-81-12	Udvidelse af uopsigelighedsperiode for Ville Jensens lejemål			
	1972	S-800-11	Kystsikringsforsøg ved Rømø			
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg I			
164		**S-800-12**	**S-800-20**		**1**	
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg II			
	1976	S-800-12-1	Klitfodsbeskyttelsesforsøg			
	1973	S-800-13	Ralgravning, Thyborøn til Lykken			
	1969	S-800-14	Kystsikring ved Thyborøn			
	1974	S-800-18	Beskæftigelsesfremmende foranstaltninger på Jyllands vestkyst			
	1974	S-800-19	Thorsmindetangerne og området ved Mærsk, kystsikringsarbejder			
	1975	S-80019-1	Parkeringspladser på Thorsmindetangerne			
	1978	S-80019-2	Kystteknisk rapport " Thorsmindetangerne 1978"			
	1975	S-800-20	Dispositionsplan for Sydthy kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
165		**S-800-22-2**			**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg I			
166		**S-800-22-2**	**S-800-22-3**		**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg II			
	1975	S-800-22-3	Flytning af Søndre Tværdige i Thyborøn			
167		**S-800-24**	**S-800-27**		**1**	
	1976	S-800-24	Byplanvedtægt for sommerhusområde i Klegod			
	1976	S-800-26	Kystsikring ved Thorsminde Havn			
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg I+II			
168		**S-800-27**			**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg III			
169		**S-800-27**	**S-800-27-1**		**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg IV			
	1984	S-800-27-1	Tilladelse til opsætning af fire nye fyr på Agger Tange			
170		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg I			
171		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg II			
172		**S-800-30**			**1**	
	1977	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1978	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1979	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1980	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
173		**S-800-31**	**S-800-39**		**1**	
	1977	S-800-31	Etablering af vandkraftsøer ved den jydske vestkyst			
	1978	S-800-32	Lokalplanforslag til feriehotel i Ulfborg-Vemb kommune			
	1979	S-800-33	Bunkers på vestkysten			
	1979	S-800-35	Kystsikring ved Lønstrup Bæk´s udløb i Vesterhavet			
	1980	S-800-36	Drøftelse af kystsikring i Ringkøbing amtskommune			
	1980	S-800-37	Rapport " Vestkysten 80"			
	1981	S-800-37-1	Strandfodring ved affaldsdepotet på Harboøre Tange			
	1981	S-800-39	Ralgravning ved Kollerup Strand			
174		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg I			
175		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg II			
176		**S-800-41**	**S-800-42**		**1**	
	1981	S-800-41	Kystsikring af Vestkysten fra den kommunale momsfond			
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-1980			
177		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
178		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
179		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
180		**S-800-44**	**S-800-46**		**1**	
	1981	S-800-44	Råstofindvinding på matrikel nummer 13 i Klim			
	1981	S-800-45	Fredning af strandenge ved Bøvling og Holmen			
	1982	S-800-46	Eventuelt tilskud til kystsikring ved Blåvand			
181		**S-800-47**			**1**	
	1982	S-800-47	Kystsikring, Sædding Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
182		**S-800-48**	**S-800-51**		**1**	
	1959	S-800-48	Kystsikring ved Klitmøller			
	1982	S-800-49	Motelbyggeri i Krig-Vig			
	1982	S-800-50	Klitforstærkning ved Hovvig			
	1983	S-800-51	Kystsikring ved Fjand			
183		**S-800-52**	**S-800-56**		**1**	
	1983	S-800-52	Forslag til lov om bidrag til kystsikring i Ringkøbing amt			
	1984	S-800-54	Sikring af Mårup kirke			
	1986	S-800-55	Stormflodsskader ved vestkysten i november 1985			
	1986	S-800-56	Høfdeanlæg ved Kleppen			
184		**S-900-2**	**S-900-24**		**1**	
	1969	S-900-2	Kystsikring mellem Sæby og Sulbæk			
	1972	S-900-7	Kystsikring ud for Søkjær Dige			
	1972	S-900-9	Kystforholdene i Juelsminde kommune			
	1974	S-900-24	Høfdeanlæg ved Trelde Næs, Fredericia			
185		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg Va+Vb			
186		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VI			
187		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VII			
188		**S-900-26**	**S-900-36**		**1**	
	1974	S-900-26	Høfde ved Skæring Strand			
	1975	S-900-27	Ulovligt opførte høfder på Engelst Odde, Fur			
	1975	S-900-28	Høfder ved Gammelbro Camping, Årøsund			
	1975	S-900-29	Høfdeanlæg ved Vrinners Strand			
	1975	S-900-31	Høfdeanlæg ved Pøt Strandby			
	1975	S-900-32	Etablering af to høfder ud for feriekolonien "Naldtang"			
	1976	S-900-36	Kystsikring ved Glyngøre Odde			
189		**S-900-44**	**S-900-64**		**1**	
	1976	S-900-44	Kystsikring i Floulev			
	1976	S-900-48	Kystsikring ved Glyngøre			
	1977	S-900-50	Kystsikring ved Ejsingholm			
	1977	S-900-52	Ændring af kystlinien ved Dueholm			
	1972	S-900-56	Ulovligt opført høfdebyggeri foretaget af Holger Pedersen			
	1977	S-900-58	Høfdebyggeri ved Sønderskoven			
	1977	S-900-60	Etablering af høfde ved Blans Strand, Als Fjord			
	1979	S-900-62	Kystbeskyttelse ved vestkysten			
	1977	S-900-64	Statstilskud til kystsikringsarbejde ved Lågmade i Egernsund			
190		**S-900-65**	**S-900-72**		**1**	
	1978	S-900-65	Kystsikring ved Hellesø, Als			
	1977	S-900-66	Kystsikring ved Gullerup, Mors			
	1978	S-900-67	Kystsikring ved Hørup Klint			
	1978	S-900-68	Kystsikring i den sydlige del af Frederikshavn kommune			
	1978	S-900-69	Høfder ved Nappedam, Rønde kommune			
	1978	S-900-70	Ulovligt opført betonmur af rederiet C. Clausen A/S, Graasten			
	1977	S-900-71	Høfdeanlæg i Sønderborg kommune			
	1978	S-900-72	Savværk på søterritoriet i Kattegat			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
191		**S-900-73**	**S-900-81**		**1**	
	1978	S-900-73	Eventuel kystsikring ud for Rønvej på Jegindø			
	1979	S-900-75	Kystforholdene omkring Vemmingbund i Sønderjyllands amt			
	1979	S-900-76	Kystsikringsarbejder på matrikel nummer 369 Holm ejerlav			
	1979	S-900-77	Høfdeanlæg, Hadsund kommune			
	1979	S-900-78	Kystsikring ved Hvidbjerg Strand			
	1960	S-900-79	Høfder fra Lundingsvej til Lillebælts Alle´ ved Østerstrand			
	1979	S-900-80	Mole for matrikel nummer 69 , Skovby			
	1979	S-900-81	Kystsikring ved Røjle by, Vejle amt			
192		**S-900-82**	**S-900-90**		**1**	
	1979	S-900-82	Etablering af kystsikringsanlæg ved Ørbyhage			
	1979	S-900-83	Kystsikringsanlæg matrikel nummer 5 ab, Houens Odde			
	1979	S-900-84	Høfdeanlæg etableret uden tilladelse ud for Dampskibsvej 17			
	1979	S-900-85	Kystsikring på Skallingen			
	1980	S-900-86	Kystsikring Grønninghoved Strand, Christiansfeld kommune			
	1980	S-900-87	Bygning af høfder langs kysten ud for Egense Skanse			
	1983	S-900-88	Deklaration vedrørende betonbro ved Kysing Næs			
	1981	S-900-90	Forsøgsanlæg på Skallingen			
193		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg I			
194		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg II			
195		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg III+IV			
196		**S-900-92**	**S-900-105**		**1**	
	1982	S-900-92	Stormflodsskader på Geddal dige			
	1981	S-900-93	Kystsikring ud for Sæby Havn			
	1981	S-900-94	Kystnedbrydning ved Aggersborg i Løgstør kommune			
	1982	S-900-95	Hovedistandsættelse af høfder ved den nordlige kyst på Mors			
	1983	S-900-96	Kystsikringsanlæg øst for Ballebro			
	1983	S-900-97	Kystsikringsanlæg ved matrikel nummer 31h, Erritsø			
	1983	S-900-98	Kystsikring ud for "Fodmosen" Vadum Strand, Spøttrup			
	1984	S-900-99	Kystsikring på Endelave			
	1984	S-900-100	Råstofindvinding på søterritoriet i Limfjorden			
	1984	S-900-101	Vedrørende henkastning af affald på matrikel nr. 3a, Taulov			
	1984	S-900-102	Høfde ved Gudsø Vig			
	1985	S-900-103	Sandindvinding på matrikel nummer 93 Trelde by, Fredericia			
	1987	S-900-104	Stormflodsberedskab ved Limfjorden			
	1988	S-900-105	Ulovlig kystsikring ved Humlum			
197		**S-1000-1**	**S-1000-7**		**1**	
	1953	S-1000-1	Gilbjerghoved kystsikringsanlæg			
	1954	S-1000-1-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilbjerghoved			
	1968	S-1000-7	Opfyldning, Lundeborg			
198		**S-1000-24**	**S-1000-30-20-1**		**1**	
	1965	S-1000-24	Kystsikring, Dueodde			
	1974	S-1000-29	Kystsikring, Enebærodde			
	1958	S-1000-30	Kystsikring, Ålsgårde			
	1958	S-1000-30-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Ålsgårde, Boderne, Ellekilde			
199		**S-1000-34**	**S-1000-34-1**		**1**	
	1956	S-1000-34	Tisvilde kystsikringslag			
	1974	S-1000-34-1	Sankt Helenekilde kystsikringslag			
200		**S-1000-37**			**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
201		**S-1000-37**	**S-1000-37-20-1**		**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg II			
	1955	S-1000-37-20-1	Vedtægt for Rågeleje Strand Øst af 1953			
202		**S-1000-42**	**S-1000-50**		**1**	
	1975	S-1000-42	Kystsikring ved Hald Strand			
	1977	S-1000-42-1	Reetablering af kystsikring, Hald Strand			
	1975	S-1000-45	Kystsikring fra Helsingør Nordhavn til Julebækskoven			
	1985	S-1000-45-20-1	Klage over bestyrelsen for Dige- og Kystsikringslaget Marienlyst			
	1976	S-1000-48	Kystsikring, Sletten			
	1953	S-1000-50	Kystsikring ved Holløse og Helenekilden			
203		**S-1000-51**	**S-1000-52**		**1**	
	1956	S-1000-51	Kystsikring, Gilleleje			
	1966	S-1000-51-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilleleje Strandbakker			
	1978	S-1000-52	Kystsikring, Kikhavn			
204		**S-1000-53**	**S-1000-64**		**1**	
	1955	S-1000-53	Kystsikring, Børstrup Hage			
	1953	S-1000-53-10	Regnskaber vedrørende Børstrup Hage kystsikringslag			
	1956	S-1000-53-20-1	Vedtægt for Børstrup Hage kystsikringslag			
	1976	S-1000-54	3 høfder ved Veddinge			
	1976	S-1000-59	Kystsikring ved Ejby Havn			
	1977	S-1000-63	Høfder ved Galløkken, Rønne kommune			
	1977	S-1000-64	Kystsikring mellem Gasværksvej og Bagerstræde i Hundested			
205		**S-1000-66**	**S-1000-74**		**1**	
	1977	S-1000-66	Kystsikring ved Strøby			
	1977	S-1000-67	Kystsikring ved Gjorslev			
	1977	S-1000-68	Kystsikring ved Falsters Østkyst			
	1977	S-1000-69	Kystsikring ved Kirkebakken i Bogense			
	1977	S-1000-71	Kystsikring ved Skælskør Fjord og Omø			
	1977	S-1000-72	Kystsikring ved Hyllingebjerg i Liseleje			
	1977	S-1000-73	Kystsikring ved Liseleje			
	1977	S-1000-74	Kystsikring ved Humlebæk			
206		**S-1000-75**	**S-1000-82**		**1**	
	1977	S-1000-75	Kystsikring ved Vejby Strand			
	1977	S-1000-76	Høfder ved Nysted Feriehjem			
	1977	S-1000-79	Kystsikring ud for Nordre Strandvej, Ellekilde			
	1978	S-1000-80	Kystsikring for landevej nummer 723, Ærøskøbing-Marstal			
	1978	S-1000-81	Kystsikring i grundejerforeningen Drøsselbjerg Strandpark			
	1978	S-1000-82	Kystsikring ved børnehjemmet "Vallø Strand"			
207		**S-1000-83**	**S-1000-91**		**1**	
	1978	S-1000-83	Kystsikring ved Kirke Stillinge			
	1978	S-1000-84	Kystsikring ved matrikel nummer 11b, Keldstrup by			
	1978	S-1000-86	Kystsikring ved Dovns Klint			
	1979	S-1000-87	Kystsikring ved Nakkehoved, Nordsjælland			
	1979	S-1000-88	Sti langs kysten fra Tuborg til Charlottenlund Fort			
	1979	S-1000-89	Stenkastning ud for matrikel nummer 31ab, Ristinge by			
	1979	S-1000-90	2 ulovligt opførte høfder ud for matrikel nr.7p, Ny Humlebæk			
	1979	S-1000-91	Kystsikring ved Strib Nordstrand, Provstebakken			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
208		**S-1000-93**	**S-1000-107**		**1**	
	1979	S-1000-93	Sikring af klitterne på "Hønen", Fanø kommune			
	1980	S-1000-94	Høfde ved Egholm, Agersø			
	1980	S-1000-95	Kystsikring ved Agernakke Klint, Roskilde Fjord			
	1980	S-1000-96	Kystnedbrydning på Anholt			
	1981	S-1000-97	Kystsikringsanlæg på Sevedø			
	1981	S-1000-98	Kystsikring ved Gniben, Sjællands Odde			
	1982	S-1000-99	Kystsikring ved Langø, Fyns Hoveds vestside			
	1982	S-1000-100	Stenhøfder ud for Hjalet, matrikel nummer 28a, Bakkebølle			
	1982	S-1000-101	Kystsikringsanlæg i Tollerup by, Melby			
	1982	S-1000-102	Kystsikring, Udsholt by			
	1982	S-1000-103	Kystsikring mellem Snekkersten Havn og Helsingør Statshavn			
	1982	S-1000-104	Kystsikring fra Hundested Havn til Kikhavn			
	1982	S-1000-105	Kystsikringsanlæg ud for grundejerforeningen Basbjerg			
	1982	S-1000-106	Kystsikring langs Hyldebo Strandvej, Sjællands Odde			
	1983	S-1000-107	Kystsikring ud for matrikel nummer 7d, Glænøvej i Skælskør			
209		**S-1000-108**	**S-1000-109**		**1**	
	1983	S-1000-108	Strandfodringsforsøg ved Hald Strand			
	1983	S-1000-109	Kystsikring, Vejby Strand			
210		**S-1000-111**	**S-1000-122**		**1**	
	1984	S-1000-111	Ulovligt moleanlæg ved Øster Skerninge			
	1985	S-1000-112	Bølgebrydere ved Udsholt Strand, Nordsjælland			
	1985	S-1000-113	Reparation af sandfanger i Lynæs Havn			
	1986	S-1000-114	Kystsikring ved Nøddebohuse, Hundested			
	1986	S-1000-115	Kystsikring ved Enøstranden, Næstved kommune			
	1986	S-1000-116	Klage over bølgebryder ud for matrikel nummer 5c, Holløse			
	1986	S-1000-117	Høfdeanlæg ud for matrikel nr. 490, Frølunde By, Tårnborg			
	1958	S-1000-118	Tilskyllet areal ud for matrikel nummer 22ab, Klostermarken			
	1988	S-1000-119	Høfder ud for matrikel nummer 53b, Strøby			
	1988	S-1000-122	Kystbeskyttelse på matrikel nummer 13g, Søndre Alslev By			
211		**S-1100-2**	**S-1200-3**		**1**	
	1972	S-1100-2	Lossepladser på søterritoriet			
	1978	S-1100-7	Arbejde i Danmark med sandsugere			
	1980	S-1100-8	Vejledning for inddæmning og opfyldning af arealer på søterritoriet			
	1981	S-1100-9	Naturgasledningens krydsning med Lillebælt			
	1982	S-1100-10	Udkast til besvarelse af folketingets miljø- og planlægningsudvalg			
	1965	S-1200-1	Opfyldning i Nybøl Nor ud for A/S Bachmann´s Teglværk			
	1971	S-1200-3	Opfyldning i Limfjorden vest for Gøl Havn			
212		**S-1200-11**	**S-1200-12**		**1**	
	1967	S-1200-11	Opfyldning øst for Storodde Havn, Thisted			
	1960	S-1200-12	Opfyldning i Limfjorden			
213		**S-1200-13**	**S-1200-18**		**1**	
	1953	S-1200-13	Opfyldning af Sildekulen, Flensborg Fjord			
	1954	S-1200-14	Opfyldning ved Enstedværket			
	1970	S-1200-18	Opfyldning ved Kongsdal vest for cementfabrikken "Dania"			
214		**S-1200-21**			**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg I			
215		**S-1200-21**	**S-1200-24**		**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg II			
	1969	S-1200-23	Inddæmning i krebsehavet ved Aså			
	1967	S-1200-24	Opfyldning af fjorden ved Hjarbæk			
216		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
217		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg II			
218		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg III			
219		**S-1200-29**	**S-1200-31**		**1**	
	1971	S-1200-29	Bademole ved Stejlgabet i Dokkedal, Sejlflod kommune			
	1958	S-1200-31	Opfyldning syd for Horsens Havn			
220		**S-1200-32**	**S-1200-36**		**1**	
	1972	S-1200-32	Opfyldning i Spang Nor, Augustenborg Fjord			
	1956	S-1200-34	Ny mole på Branden-side			
	1959	S-1200-35	Opfyldning i Horsens Fjord			
	1972	S-1200-36	Opfyldning på Mors i forbindelse med bygning af Sallingsundbroen			
221		**S-1200-39**	**S-1200-43**		**1**	
	1972	S-1200-39	Opfyldning syd for Strandby Havn			
	1973	S-1200-43	Opfyldning ved Havnevej i Egernsund			
222		**S-1200-47**	**S-1200-55**		**1**	
	1961	S-1200-47	Vejdæmning over Mariager fjord, godset Overgaard			
	1975	S-1200-55	Opfyldning syd for Sæby Havn			
223		**S-1200-61**	**S-1200-68**		**1**	
	1975	S-1200-61	Opfyldning ved Vejle Fjord, Andkær By			
	1975	S-1200-65	Berigtigelse af kystlinien, Skodsbøl, Broager sogn			
	1976	S-1200-66	Opfyldning i Stenballesund, Horsens Fjord			
	1976	S-1200-67	Opfyldning nord for Struer langs Venø Bugt			
	1976	S-1200-68	Opfyldning ved Hou Havn, Hals kommune			
224		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg I			
225		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg II			
226		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg III			
227		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg IV			
228		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg V			
229		**S-1200-71**	**S-1200-76**		**1**	
	1976	S-1200-71	Opfyldning ved Glatved Strand			
	1977	S-1200-72	Udstykning af matrikel nummer 1p, Stevn By, Vive sogn			
	1977	S-1200-73	Opfyldning i Ebeltoft Vig			
	1977	S-1200-74	Etablering af fugleø på "Krabborre" i Gudsø Vig			
	1977	S-1200-75	Landevej 535, forlægning ved Torum og Selde			
	1977	S-1200-76	Opfyldning af Limfjorden til Lindholm Strandpark			
230		**S-1200-77**	**S-1200-78**		**1**	
	1977	S-1200-77	Opfyldning ved Tangkrogen i Århus			
	1977	S-1200-78	Opfyldning ved matrikel nummer 9a, Sejet by, Uth sogn			
231		**S-1200-80**			**1**	
	1978	S-1200-80	Opfyldning ved Øster Hurup Havn			
232		**S-1200-81**	**S-1200-89**		**1**	
	1978	S-1200-81	Opfyldning af Lillestrand matrikel nummer 9, Glud by og sogn			
	1978	S-1200-82	Opfyldning i Klosterfjorden			
	1978	S-1200-83	Opfyldning til erhvervsområde, Løgstør			
	1969	S-1200-85	Fyldplads i Vester Hassing			
	1978	S-1200-86	Uddybning af Tunø Havn			
	1961	S-1200-87	Landvindingsarbejder ved øen i Limfjorden			
	1980	S-1200-89	Dæmning ved vestsiden af øen Egholm			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
233		**S-1200-90**	**S-1200-93**		**1**	
	1980	S-1200-90	Opfyldning af søterritoriet syd for Sæby Havn			
	1980	S-1200-91	Opfyldning ud for Vindø teglværk, Mariager Fjord			
	1981	S-1200-92	Opfyldning ved Bønnerup Strand			
	1980	S-1200-93	Opfyldning ved Skærbækværket samt udvidelse af kulplads			
234		**S-1200-94**	**S-1200-100**		**1**	
	1981	S-1200-94	Opfyldning ved Årøsund Havn			
	1981	S-1200-95	Opfyldning ved Hvide Sande, Ringkøbing Fjord			
	1982	S-1200-97	Berigtigelse af matrikelkort, Næs Sund			
	1987	S-1200-98	Lokalplan nr. 126. "Fregatten Jylland"			
	1982	S-1200-99	Morsø Skibsværft			
	1983	S-1200-100	Uddybning ud for Kathrinehøj 31, Vonsbæk			
235		**S-1200-101**	**S-1200-103**		**1**	
	1984	S-1200-101	Inddæmning mellem Aggersundbroen og Amtoft, Limfjorden			
	1984	S-1200-102	Opfyldning af areal i Skyttehusbugten, Vejle Fjord			
	1984	S-1200-103	Sejlrenden ved Læsø			
236		**S-1200-104**	**S-1200-107**		**1**	
	1984	S-1200-104	Opfyldning ved Frydenstrand, Frederikshavn			
	1985	S-1200-105	Kystsikring ved Klitgård i Limfjorden			
	1985	S-1200-106	Matrikulering af opfyldt areal ved Horsens Fjord			
	1985	S-1200-107	Opfyldning, Skærbæk by, Taulov			
237		**S-1200-108**	**S-1200-114**		**1**	
	1985	S-1200-108	Kystsikring ved Hjarbæk Havn			
	1985	S-1200-109	Klage over opfyldning i Egernsund ud for matrikel nummer 61			
	1986	S-1200-110	Indvinding af areal ved Lemvig Havn			
	1986	S-1200-111	Opfyldning i Augustenborg Fjord			
	1986	S-1200-112	Fjernelse af nedbrydningsmaterialer, Nybøl Nor			
	1986	S-1200-113	Opfyldning, Tychsen´s Teglværk			
	1987	S-1200-114	Kystsikring, Karlby			
238		**S-1200-115**	**S-1200-123**		**1**	
	1987	S-1200-115	Lokalplan nummer 156 for Hobro kommune			
	1987	S-1200-117	Opfyldning i Limfjorden ved Sebbersund Kro			
	1987	S-1200-118	Etablering af ny kulplads ved Skærbækværket			
	1988	S-1200-119	Etablering af fyldplads ud for Ålborg Lufthavn			
	1988	S-1200-120	Tilladelse til bibeholdelse af opfyldning i Egernsund			
	1988	S-1200-121	Opfyldning i Århus Bugt ved matrikel nr.12, Vejlby, Risskov			
	1988	S-1200-122	Etablering af indspulingsområde, Skyttehusodden			
	1988	S-1200-123	Opfyldning på søterritoriet Nybølnorvej 10, Broager kommune			
239		**S-1300-1**			**1**	
	1964	S-1300-1	Opfyldning øst for Holbæk Havn			
240		**S-1300-2**			**1**	
	1964	S-1300-2	Deponering på Odense kommunes losseplads på Stige Ø			
241		**S-1300-3**			**1**	
	1956	S-1300-3	Opfyldning ved Odense stålskibsværft, Lindø			
242		**S-1300-5**			**1**	
	1967	S-1300-5	Opfyldning ved Overby Stenværk i Sejerøbugten			
243		**S-1300-7**	**S-1300-8**		**1**	
	1953	S-1300-7	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1958	S-1300-8	Opfyldning ved Masnedøværket			
244		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg I			
245		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
246		**S-1300-13**	**S-1300-14**		**1**	
	1971	S-1300-13	Opfyldning ved Superfos A/S, Tårnby kommune, Kastrup			
	1953	S-1300-14	Opfyldning ud for Dragørfortet			
247		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg I			
248		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg II+III			
249		**S-1300-23**	**S-1300-26**		**1**	
	1958	S-1300-23	Opfyldning ved Asnæsværket			
	1969	S-1300-24	Opfyldning i Holbæk Fjord ved Dragerupvig Lystbådehavn			
	1954	S-1300-26	Inddæmning af Dybsø Fjord			
250		**S-1300-27**	**S-1300-34**		**1**	
	1966	S-1300-27	Opfyldning ved Kallø Grå, Sakskøbing			
	1956	S-1300-33	Opfyldning af Korsør Nor			
	1954	S-1300-34	Inddæmning ved sindssygehospitalet Sankt Hans			
251		**S-1300-35**	**S-1300-41**		**1**	
	1963	S-1300-35	Broanlæg matrikel nr. 26y, Balle by, Kalvehave, Langebæk			
	1961	S-1300-37	Opfyldning af Vemmenæs færgemole, Tåsinge			
	1953	S-1300-40	Opfyldning ved Avedøre Holme			
	1964	S-1300-41	Opfyldning af areal i Nakskov Fjord			
252		**S-1300-43**	**S-1300-52**		**1**	
	1969	S-1300-43	Opfyldning ved Kyndbyværkets Havn			
	1969	S-1300-47	Udvidelse af Lyndby Havn			
	1972	S-1300-52	Anlæg af ny landevej syd for Skælskør Nor			
253		**S-1300-57**			**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg I			
254		**S-1300-57**	**S-1300-66**		**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg II			
	1973	S-1300-66	Dumpning af materiale ved Sorthat, Hasle			
255		**S-1300-71**			**1**	
	1966	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
256		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
257		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
258		**S-1300-78**	**S-1300-83**		**1**	
	1958	S-1300-78	Opfyldning ved Nykøbing Sjælland			
	1959	S-1300-82	Opfyldning ved Trelholm, Nakskov Havn			
	1974	S-1300-83	Opfyldning ud for matrikel nummer 2d, Vemmenæs			
259		**S-1300-85**	**S-1300-89**		**1**	
	1974	S-1300-85	Opfyldning syd for Mosede Havn			
	1987	S-1300-86	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1975	S-1300-88	Dæmning ved Voerså			
	1975	S-1300-89	Opfyldning i Kalundborg Inderfjord			
260		**S-1300-92**	**S-1300-93-1**		**1**	
	1975	S-1300-92	Forholdene omkring Tude Å´s udløb i Storebælt			
	1960	S-1300-93	Opfyldning i Stege Bugt			
	1979	S-1300-93-1	Klage over henlæggelse af affald, Stege Sukkerfabrik			
261		**S-1300-93-2**	**S-1300-105**		**1**	
	1979	S-1300-93-2	Opfyldning ved Stege Nor			
	1975	S-1300-95	Opfyldning, Kemisk Værk, Køge			
	1976	S-1300-102	Opfyldning i Nakskov Fjord			
	1976	S-1300-105	Etablering af erhvervsområde syd for Hasle Havn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
262		**S-1300-108**			**1**	
	1977	S-1300-108	Landvindingsarbejder i Smålandshavet			
263		**S-1300-113**	**S-1300-121**		**1**	
	1977	S-1300-113	Opfyldning af nordkysten på Farø			
	1958	S-1300-115	Opfyldning af areal ved Kerteminde Fjord			
	1977	S-1300-116	Indpumpning af sand ved Dansk Folkeferie, Karrebæksminde			
	1978	S-1300-117	Landvindingsprojekt betegnet "Sydsjællandsplanen			
	1981	S-1300-118	Opfyldning ud for matrikel nummer 145c, Skælskør			
	1978	S-1300-119	Broforbindelse, Langø			
	1978	S-1300-121	Opfyldning nord for Kastrup Havn			
264		**S-1300-123**	**S-1300-126**		**1**	
	1978	S-1300-123	Anlæg af skydeanlæg ved Hyllekrog			
	1979	S-1300-124	Opfyldning ved Egebjergvej, Nykøbing Sjælland			
	1979	S-1300-126	Kunstig ø til deponering af flyveaske, Jammerlandsbugten			
265		**S-1300-127**	**S-1300-132**		**1**	
	1961	S-1300-127	Opfyldning ved Bandholm Havn			
	1964	S-1300-128	Opfyldning ved Roskilde Fjord			
	1980	S-1300-129	Opfyldning ved landingen i Troense			
	1980	S-1300-130	Klage over klapning i Dalby Bugt, Odense Havn			
	1976	S-1300-131	Dageløkke Havn			
	1980	S-1300-132	Afståelser til offentlig vej, Rønne			
266		**S-1300-134**	**S-1300-138**		**1**	
	1980	S-1300-134	Kystsikring ved Stevnsvej 13-15, Strøby Egede			
	1980	S-1300-135	Opfyldning mellem Odense Kanal og Seden Strand			
	1961	S-1300-136	Opfyldning ved Rørvig Havn			
	1981	S-1300-138	Opfyldning af stålpram, erstatning af pontonbro, Frederiksværk			
267		**S-1300-139**	**S-1300-142**		**1**	
	1981	S-1300-139	Askedepot, Stigsnæsværket			
	1969	S-1300-140	Inddæmning af Henninge Nor			
	1981	S-1300-141	Inddæmning, Koklapperne, Tårnby			
	1982	S-1300-142	Fejø fyldplads			
268		**S-1300-143**	**S-1300-148**		**1**	
	1982	S-1300-143	Opfyldning ved Hotel Fåborg Fjord			
	1984	S-1300-144	Opfyldning i forbindelse med fast forbindelse over Guldborgsund			
	1984	S-1300-145	Midlertidig opfyldninger i Svendborgsund			
	1984	S-1300-146	Indvindig af areal ved Assens sukkerfabrik			
	1984	S-1300-147	Opfyldning ved Siø			
	1984	S-1300-148	Midlertidige arbejdsdæmninger, Skårupøre Sund			
269		**S-1300-150**	**S-1300-157**		**1**	
	1984	S-1300-150	Opfyldning nord for Kronprins Frederiks Bro, Frederikshavn			
	1984	S-1300-151	Ulovlig opfyldning ud for Kystvej 16-18, Vindeby			
	1985	S-1300-152	Opfyldning ved Hotel Marienlyst i Helsingør			
	1985	S-1300-153	Opfyldning og matrikulering ved Skælskør Fjord			
	1955	S-1300-154	Matrikulering af opfyldt areal ved Ærøskøbing			
	1985	S-1300-155	Fyldplads ved Lindholmsvej, Nyborg			
	1985	S-1300-156	Indpumpning af slam, Pouls Vig, Næstved			
	1985	S-1300-157	Anlæg af Fjordstien, Holbæk			
270		**S-1300-158**			**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg I			
271		**S-1300-158**	**S-1300-160**		**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg II			
	1986	S-1300-159	Opfyldning af areal ved Frederikssund			
	1986	S-1300-160	Opfyldning, Middelfart Lystbådehavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
272		**S-1300-161**	**S-1300-163**		**1**	
	1987	S-1300-161	Opfyldning, Københavns Lufthavn			
	1968	S-1300-162	Opfyldning ud for matrikel nummer 5bd, Himmelev			
	1987	S-1300-163	Sandindvinding nord for Karrebæksminde			
273		**S-1300-164**	**S-1400-4**		**1**	
	1988	S-1300-164	Opfyldning ved Assens, lokalplan for Hotel Assens			
	1988	S-1300-167	Opfyldning syd for Hundested Havn			
	1988	S-1300-168	Opfyldning ved Søby Monnet, Tåsinge			
	1988	S-1300-169	Opfyldning ud for matrikel nummer 28a, Søby			
	1988	S-1300-170	Opfyldning ud for matrikel nummer 33, Søby			
	1972	S-1400-1	Transport af farlige kemikalier			
	1972	S-1400-2	Udløbsledninger			
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
274		**S-1400-4**	**S-1400-15**		**1**	
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
	1978	S-1400-12	Transmissionsledninger for naturgas			
	1978	S-1400-13	Overdragelse af visse sager til Handelsministeriet			
	1982	S-1400-14	Rørledning for transport af råolie. Vesterhavet til Fredericia			
	1982	S-1400-15	Kabelforbindelse over Hjarnø Sund. Kloakering mod Binderup			
275		**S-1500-8-1**	**S-1500-53**		**1**	
	1982	S-1500-8-1	Søkabelanlæg mellem Ellekilde Hage og Domsten			
	1968	S-1500-24	El-kabel mellem Vigelsø og Klintebjerg			
	1973	S-1500-46	Udlægning af 60 Kilowatt søkabel i Egernsund			
	1959	S-1500-53	2 stk. 250 kilowatt søkabler i Skagerak fra Norge til Jylland			
276		**S-1500-55**	**S-1500-73**		**1**	
	1974	S-1500-55	10 kilowatt søkabel mellem Sønderby Strand og Endelave			
	1976	S-1500-60	Søkabel fra Bornholm til Sverige			
	1976	S-1500-61	Stærkstrømskabel for rederiet A.P.Møller´s skibe i Sandvig, Als			
	1976	S-1500-62	Kabel fra England til Danmark			
	1977	S-1500-67	Kabelrør,Guldborgsund,KTAS(KøbenhavnsTelefon Aktieselskab)			
	1977	S-1500-70	Kabel mlellem Avernakø og Korshavn			
	1977	S-1500-71	Udvidelse af kabelgrav under Masnedsund			
	1977	S-1500-72	Udløbsledninger, fjernvarmeledninger under Masnedsund			
	1977	S-1500-73	Oplægning af tankskibe i Sandvigbugten			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
277		**S-1500-74**	**S-1500-94**		**1**	
	1977	S-1500-74	10 kilowatt kabelanlæg i Agersø Sund			
	1978	S-1500-75	Kabel til "RAS MÆRSK" og "REGINA MÆRSK"			
	1957	S-1500-76	Kabelfelt mellem Esbjerg og Fanø			
	1978	S-1500-77	Kabel fra Brohave, Fyn til Nordlangeland			
	1978	S-1500-78	Nedspuling af elkabler til fyrbelysning ved Udbyhøj			
	1966	S-1500-79	Ulykke på Ketting Nor ved passage under luftledning			
	1978	S-1500-80	Kabel, København-Rønne-Bielice (Polen)			
	1979	S-1500-81	Kabel mellem Blanc Hoved og øen Lindholm			
	1979	S-1500-82	10 kilowatt kabel under Orø Østerløb			
	1979	S-1500-83	Kabel mellem Sjælland og Sverige			
	1980	S-1500-85	Lavspændingskabel mellem Hornsherred og Eskildsø			
	1980	S-1500-86	Søkabel fra Skårup til Fæbæk			
	1980	S-1500-87	60 kilowatt kabel i Als Fjord mellem Ballebro og Hardeshøj			
	1980	S-1500-88	Dragning af søkabler til fyrbåde i Nakskov Fjord			
	1980	S-1500-89	Udlægning af 10 kilowatt højspændingsledning, Salling og Fur			
	1981	S-1500-90	Multiplex-kabelanlæg på strækningen Holbæk og Asnæs			
	1981	S-1500-91	10 kilowatt søkabel i Haderslev Fjord - Stevelt og Havgyden			
	1984	S-1500-92	El-kabel og rentvandsledning over Hjarnø Sund			
	1986	S-1500-93	Vandkabel fra Rødby til Puttgarten			
	1988	S-1500-94	Luftledning over Limfjorden ved Vendsysselværket			
278		**S-1600-3**	**S-1600-7**		**1**	
	1971	S-1600-3	Sugeledning i Limfjorden			
	1970	S-1600-7	Spildevandsledning fra Grinstedsværkets fabrik			
279		**S-1600-8**	**S-1600-24**		**1**	
	1971	S-1600-8	Udløbsledning og forbindelsesledning i Limfjorden ved Nr. Sundby			
	1970	S-1600-9	Kloak-og afløbsledning ved Mommark Camping			
	1980	S-1600-11	Kølevandsindsugningsledning for Nordalim aktieselskab, Århus			
	1971	S-1600-17	Spildevandsudløb i Vejle Fjord ved Vognkær Enge			
	1969	S-1600-24	Udløbsledning ved Haslevgårde syd for Øster Hurup Havn			
280		**S-1600-28**	**S-1600-35**		**1**	
	1972	S-1600-28	Fjernelse af kloakledning i Lillebælt ved Erritsø			
	1972	S-1600-31	Udløbsledning i Mariager Fjord øst for Hadsund fiskerihavn			
	1972	S-1600-34	Udløbsledning i Ebeltoft Vig, Sølystgård Camping, Fuglesøcentret			
	1972	S-1600-35	Udløbsledning i Kattegat ved Fornæs, Grenå kommune			
281		**S-1600-36**	**S-1600-47**		**1**	
	1972	S-1600-36	Ændring af udløbsledning i Jammerland Bugt			
	1972	S-1600-38	Udløbsledning ved Nyøbing Mors Havn			
	1969	S-1600-39	Udløbsledning ved Sønderby på Kegnæs			
	1972	S-1600-40	Kloakudløb fra Gråsten Slagteri i Gråsten Havn			
	1965	S-1600-41	Spildevandsledning nord for Dalsgårde, Flensborg Fjord			
	1965	S-1600-47	Udløbsledninger i Vejle Fjord ved Strandhuse, Juelsminde			
282		**S-1600-48**	**S-1600-50**		**1**	
	1964	S-1600-48	Klage over udløbsledning i Lillebælt, Fredericia Centralrenseanlæg			
	1973	S-1600-49	Udløbsledning fra Jysk Nervesanatorium i Vejle Fjord			
	1973	S-1600-50	Udløbsledning ved Hals			
283		**S-1600-51**	**S-1600-53**		**1**	
	1973	S-1600-51	Dykkerkontrol af udløbsledning i Kattegat fra Sæby renseanlæg			
	1973	S-1600-52	Udløbsledning for spildevand fra renseanlæg, Tversted			
	1973	S-1600-53	Frederikshavn centralrenseanlæg			
284		**S-1600-55**	**S-1600-57**		**1**	
	1973	S-1600-55	Udløbsledning fra Kolding centralrenseanlæg i Lillebælt			
	1973	S-1600-56	Udløbsledning i Alssund fra kursusejendom "Sandbjerg", Sundved			
	1973	S-1600-57	Udløbsledning til Limfjorden fra Attrup renseanlæg, Brovst			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
285		**S-1600-59**	**S-1600-64**		**1**	
	1973	S-1600-59	Udløbsledning fra Marselisborg renseværk			
	1973	S-1600-60	Rørledning ved Halk Strand, Haderslev			
	1973	S-1600-63	Vejlefjord Højere Skole, spildevands- og regnvandsledning			
	1973	S-1600-64	Udløbsledning fra Gammelmark Camping ved Vemmingbund			
286		**S-1600-65**	**S-1600-78**		**1**	
	1973	S-1600-65	Udløbsledning ved Kodals rende, Løkken-Vrå kommune			
	1973	S-1600-68	Etablering af mekanisk-biologisk renseanlæg ved Nibe			
	1973	S-1600-73	Udledning af spildevand i Ålbæk Bugt			
	1974	S-1600-75	Udløbsledning fra Jegindø rensningsanlæg til Tambosund			
	1974	S-1600-78	Udløbsledning fra Vig Centralrenseanlæg, Juelsminde			
287		**S-1600-80**	**S-1600-91**		**1**	
	1974	S-1600-80	Udledning af regnvand og spildevand fra Erritsø, Lillebælt			
	1974	S-1600-83	Spildevandsledning i Limfjorden fra Superfos aktieselskab			
	1974	S-1600-84	Udløbsledning i Flensborg Fjord ved Huk			
	1974	S-1600-85	Udløbsledning fra tidligere aktieselskab Nestle Nordisk			
	1974	S-1600-86	Spildevandsledning fra Vinkelhage til Rønbjerghage, Lemvig			
	1974	S-1600-89	Ålborg kommunes spildevandsledning under Limfjorden			
	1975	S-1600-91	Udløbsledning fra Aså renseanlæg			
288		**S-1600-93**	**S-1600-99**		**1**	
	1975	S-1600-93	Fjernelse af indsugningsledning i Boeslum Bugt - Holme Strand			
	1975	S-1600-96	Svineslagteriet i Blans, udløbsledning			
	1975	S-1600-98	Overløbsledning i Lillebælt øst for Erritsø			
	1967	S-1600-99	Kloakledning ved Junget Øre i Risgårde Bredning i Limfjorden			
289		**S-1600-102**	**S-1600-107**		**1**	
	1976	S-1600-102	Udløbsledninger i Mriager Fjord			
	1976	S-1600-103	Kloakudløb ved Rønbjerg Hage ved den østlige side af Lemvig			
	1976	S-1600-106	Udløbsledning fra Skibdal til Kås Bredning i Limfjorden			
	1962	S-1600-107	Spildevandsledning ved Vesterø Havn, Læsø			
290		**S-1600-108**	**S-1600-112**		**1**	
	1976	S-1600-108	Havledning i Flensborg Fjord ud for Kollund Østerskov, Bov			
	1976	S-1600-109	Spildevandsledning ved Brejning i Børkop			
	1976	S-1600-111	Afløbsledning ved Fredericia Cellulosefabrik			
	1976	S-1600-112	Udløbsledning ved Odden i Glyngøre			
291		**S-1600-114**			**1**	
	1958	S-1600-114	Superfos ansøgning til ændring af udløbsledning i Lille-Bælt			
292		**S-1600-116**	**S-1600-123**		**1**	
	1976	S-1600-116	Renseanlæg - kloakering vest for Hou Havn, Århus			
	1976	S-1600-117	Udløbsledning i Hjelm Dyb ved Boeslum Strand			
	1967	S-1600-120	Udløbsledning i Saxild Bugt fra Kjelsdam Mejeri			
	1976	S-1600-121	Udløbsledning for renset spildevand Aggersund, Fjerreitslev			
	1977	S-1600-122	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Knebel			
	1977	S-1600-123	Dykkerkontrol af udløbsledningTyverenden, Hammerhavnen			
293		**S-1600-125**	**S-1600-128**		**1**	
	1977	S-1600-125	Havledning i Åbenrå Fjord ud for Gammel Skovbøl			
	1977	S-1600-126	Udløbsledning ved Saxild-Boulstrup			
	1977	S-1600-127	Udløbsledning i Mariager Fjord, Bilfragmentering			
	1977	S-1600-128	Udløbsledning i Vesterhavet ved Agger			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
294		**S-1600-130**	**S-1600-139**		**1**	
	1977	S-1600-130	Mariager rensningsanlæg			
	1977	S-1600-131	Assens rensningsanlæg i Mariager Fjord			
	1977	S-1600-132	Vandledning til Manø gennem Vadehavet			
	1977	S-1600-134	Udløbsledning fra Østerby renseanlæg, Læsø			
	1977	S-1600-135	Udløbsledning Gjøl-Åbybro kommune			
	1977	S-1600-137	Spildevandstrykledning på søterritoriet ved Øster Hurup			
	1966	S-1600-138	Trykvandsledning under Norsminde Fjord			
	1978	S-1600-139	Udløbsledning i Mariager Fjord			
295		**S-1600-140**	**S-1600-143**		**1**	
	1978	S-1600-140	Udløbsledning ved Hyby Lund til Tragten i Lillebælt			
	1978	S-1600-141	Udløbsledninger i Limfjorden fra Ålborg renseanlæg Vest			
	1978	S-1600-142	Spildevandsledning i Alssund, Sønderborg			
	1978	S-1600-143	Udløbsledning fra Gravenshoved Kostskole, Lillebælt			
296		**S-1600-144**	**S-1600-146**		**1**	
	1978	S-1600-144	Fjernvarmeanlæg, Ålborg-Nørre Sundby under Limfjorden			
	1978	S-1600-145	Thisted rensningsanlæg			
	1958	S-1600-146	Cheminovas afløbsledning ved høfde 42/43 i Vesterhavet			
297		**S-1600-147**	**S-1600-148**		**1**	
	1978	S-1600-147	Udløbsledning i Nissum Bredning ved Kallerup Kær			
	1978	S-1600-148	Udløbsledning fra Hirtshals renseanlæg til Nordsøen			
298		**S-1600-150**	**S-1600-156**		**1**	
	1957	S-1600-150	Udløbsledning fra Østerstrand renseanlæg, Morsø			
	1979	S-1600-151	Renseanlæg og udløbsledning i Årøsund, Haderslev			
	1979	S-1600-152	Udløbsledning ved Snoghøj Færgeleje			
	1969	S-1600-153	Spølledning i Mariager Fjord, De danske Spritfabrikker, Hobro			
	1979	S-1600-154	Udløbsledning i Mariager Fjord, Søndre Renseanlæg, Hobro			
	1979	S-1600-155	Udløbsledning ved Sallingsund - Kybehuse-Vile Vestergård			
	1979	S-1600-156	Udløbsledning i Venø Bugt, Nørgårdsvej, Struer			
299		**S-1600-157**	**S-1600-162**		**1**	
	1979	S-1600-157	Udløbsledning ved Snoghøj Strand, Fredericia			
	1979	S-1600-158	Spildevandsledning ved Nibe kommune			
	1979	S-1600-159	Udløbsledning i Lillebælt fra sommerlejr "Lyngsbo", Erritsø			
	1980	S-1600-161	Studstrupværkets kølevandsudledning			
	1980	S-1600-162	Udløbsforholdene for Spangå, Visby Bredning			
300		**S-1600-163**	**S-1600-168**		**1**	
	1980	S-1600-163	Udledning af saltvand ved Lovns Bredning			
	1980	S-1600-165	Udløbsledning ved "Det grå Fyr", Skagen			
	1980	S-1600-166	Pejleboringer øst for Rønland ved Harboøre Tange			
	1979	S-1600-168	Aarø renseanlæg			
301		**S-1600-169**	**S-1700-13**		**1**	
	1958	S-1600-169	Afløbsforholdene ved "Kilen", Struer Bugt			
	1956	S-1600-170	Saltvandspumpeledning ved Bangsbostrand, Frederikshavn			
	1966	S-1700-9	Kloakering, Middelfart-Karslunde			
	1972	S-1700-11	Spildevandsledning ud for campingplads ved Smørmosen			
	1967	S-1700-13	Rensningsanlæg og kloakering i Helnæs Bugt			
302		**S-1700-15**	**S-1700-24**		**1**	
	1970	S-1700-15	Udledning af skyllevand fra Nakskov Sukkerfabrik			
	1972	S-1700-16	Kloakering i og ved Røjlemose, Strib			
	1970	S-1700-19	Spildevandsledning ved Marstal Skibsværft			
	1970	S-1700-21	Udløbsledning til Skårupøre Sund ved Mejerivej			
	1970	S-1700-22	Kloakudløb øst for den gamle brodæmning i Thurø			
	1970	S-1700-23	Havledninger i Svendborg kommune			
	1970	S-1700-24	Kloakudløb vest for Thurøbroen på Fynssiden			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
303		**S-1700-25**	**S-1700-37**		**1**	
	1965	S-1700-25	Udløbsledning til Kattegat ved Lumsås, Sjællands Odde			
	1972	S-1700-28	Udlægning af plastledninger fra renseanlæg i Helletofte			
	1972	S-1700-32	Kloakudløbsledning i Pilekrogen ved Troense, Svendborgsund			
	1972	S-1700-35	Kloakudløb ved Blåby, Thurø			
	1954	S-1700-37	Strøby Egede kloak			
304		**S-1700-38**	**S-1700-47**		**1**	
	1972	S-1700-38	Kloakering i Ommel, Marstal kommune			
	1964	S-1700-40	Spildevandsledning i Lillebælt - Nordisk Kabel- og Trådfabrik			
	1972	S-1700-42	Udløbsledning i Storebælt ved Strandalleen			
	1970	S-1700-45	Udløbsledning ved Ballen Strand, Egebjerg kommune			
	1968	S-1700-47	Spildevandsledning ved Sønderstrand syd for Asnæs			
305		**S-1700-48**	**S-1700-54**		**1**	
	1970	S-1700-48	Kloakudløb ved Skovbo Strand, Svendborgsund			
	1972	S-1700-49	Spildevandsledning nord for den nye Lillebæltsbro			
	1972	S-1700-50	Spildevandsledning ved Rørkærsvej ud for Strib Motel			
	1972	S-1700-51	Spildevandsledning ved Korsvejs Alle Nord for Strib, Røjlemose			
	1972	S-1700-54	Spildevandsledning ved Teglgaardsbroen, Middelfart			
306		**S-1700-55**	**S-1700-62**		**1**	
	1973	S-1700-55	Udløbsledning ved Pedersker			
	1972	S-1700-56	Udløbsledning ved Kystvej, Vindeby, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-57	Udløbsledning ved Åbyskov, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-59	Kloakledning 80 meter vest for gammel bådehavn, "Lunden"			
	1972	S-1700-60	Udløbsledning syd for Troense Lodsbro			
	1972	S-1700-61	Kloakudløb vest for arbejdsplatformen ved Svendborgsundsbro			
	1972	S-1700-62	Kloakudløb øst for Svendborgsundbroen			
307		**S-1700-64**	**S-1700-72**		**1**	
	1972	S-1700-64	Spildevandsledning nord for Falsled Havn i Helnæsbugten			
	1973	S-1700-67	Udløbsledning i Lejre Vig			
	1973	S-1700-69	Spildevandsledning fra Klemensker, Bornholm			
	1973	S-1700-70	Udløbsledning i Thisted Bredning ved Sennels			
	1973	S-1700-71	Kloakering ved Vesterby Fejø, Ravnsborg			
	1973	S-1700-72	Rensningsanlæg "Nordkysten" i Hornbæk-Helsingør kommune			
308		**S-1700-73**	**S-1700-83**		**1**	
	1956	S-1700-73	Udløbsledning Frederikssund renseanlæg, Kalvø-Roskilde Fjord			
	1973	S-1700-77	Udløbsledning ved Rønne kommune			
	1973	S-1700-79	Udløbsledning mellem Fyn og Langeland fra Dageløkke Marina			
	1973	S-1700-83	Udløbsledninger, Svendborg kommune			
309		**S-1700-84**	**S-1700-91**		**1**	
	1974	S-1700-84	Udløbsledning ved Nordenbro, Langeland			
	1974	S-1700-86	Udløbsledning ved Bratten, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-87	Udløbsledning ved Stenodden Sommerland, Tåsinge			
	1974	S-1700-90	Slamledning over Korsør Nor			
	1974	S-1700-91	Etablering af udløbsledning fra pumpestation på Tunø			
310		**S-1700-94**	**S-1700-98**		**1**	
	1974	S-1700-94	Udløbsledning fra A/S Ferrosan, Køge Bugt			
	1974	S-1700-95	Udløbsledning fra Kemisk værk Køge, Køge Bugt			
	1974	S-1700-96	Udløbsledning i Øresund ud for Larsensvej, Vedbæk			
	1974	S-1700-97	Kloakudløb ved Bukkemose på Langeland			
	1974	S-1700-98	Kloakledning langs Nysted Nor			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
311		**S-1700-101**	**S-1700-108**		**1**	
	1974	S-1700-101	Arnager Kloakanlæg´s udløbsledning i Østersøen			
	1975	S-1700-105	Udløbsledning ved Hårbølle Bro			
	1975	S-1700-107	Udløbsledning for spildevand ved Kløverhage kommune			
	1975	S-1700-108	Udløbsledning ud for Nordre Tangvej, Dragør			
312		**S-1700-109**	**S-1700-114**		**1**	
	1975	S-1700-109	Havledning ved Knolden, Faaborg			
	1975	S-1700-110	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Rudkøbing			
	1975	S-1700-111	Udløbsledning for spildevand ved Fællesskov Rev, Rørvig			
	1975	S-1700-114	Hovedkloakanlæg for sydlige del af Egebjerg kommune			
313		**S-1700-115**	**S-1700-118**		**1**	
	1975	S-1700-115	Udløbsledning ved Dyrvig Als			
	1975	S-1700-116	Udløbsledning for spildevand ved Petersværft, Vordingborg			
	1975	S-1700-117	Rørledning med fortøjningsarrangement, Kongsgård-Helgenæs			
	1975	S-1700-118	Udløbsledning fra Botofte Sommerby til Langelandsbælt			
314		**S-1700-119**	**S-1700-121**		**1**	
	1975	S-1700-119	Vandledning fra Assens til Bågø			
	1975	S-1700-121	Udløbsledning fra Sandersvig området til Lillebælt			
315		**S-1700-123**	**S-1700-131**		**1**	
	1975	S-1700-123	Reaktor DR 3. Dækværker for kølevandsindtag, Risø			
	1975	S-1700-124	Havledning fra Samsø Andelsslagteri			
	1976	S-1700-127	Biologisk rensningsanlæg, Lohals by og Stoense Sommerby			
	1976	S-1700-129	Udløbsledning, Lorokem A/S			
	1976	S-1700-131	Spildevandsledning ved Orø Strand			
316		**S-1700-132**	**S-1700-140**		**1**	
	1976	S-1700-132	Spildevandsledning ud for Ballen syd for Fyn			
	1976	S-1700-133	Kloakering af campingplads i Uggerløse			
	1976	S-1700-134	Udløbsledning i Karrebækstorp, Karrebæksminde Bugt			
	1976	S-1700-137	Omø renseanlæg og udløbsledning, Skælskør kommune			
	1976	S-1700-140	Udløbsledning fra Ølsted renseanlæg til Roskilde Fjord			
317		**S-1700-141**			**1**	
	1976	S-1700-141	Udløbsledninger fra Vordingborg kommunes renseanlæg			
318		**S-1700-142**	**S-1700-149**		**1**	
	1976	S-1700-142	Privat havledning ved Ballen Strand			
	1976	S-1700-143	Udløbsledning fra Å Strand renseanlæg, Assens kommune			
	1977	S-1700-145	Indsugningsledning på søterritoriet i Nyborg Fjord			
	1975	S-1700-146	Spildevandsledning til Guldborgsund			
	1977	S-1700-148	Udløbsledning i Langelandsbælt fra Bøstrup og Lejbølle byer			
	1977	S-1700-149	Udløbsledning ved Hunseby Strand, Maribo			
319		**S-1700-150**	**S-1700-154**		**1**	
	1977	S-1700-150	Spildevandsledning ved Mønsbroen			
	1977	S-1700-151	Regnvandsudløb ved Bakkebølle Strand, Vordingborg			
	1977	S-1700-153	Udløbsledning fra Stege rensningsanlæg			
	1977	S-1700-154	Udløbsledning fra Lynettens renseanlæg, Middelgrunden			
320		**S-1700-155**	**S-1700-158**		**1**	
	1977	S-1700-155	Spillevandsledninger til og fra pumpestationen,Tuborg			
	1977	S-1700-156	Regnvandsledning vest for Klinten, Fåborg			
	1977	S-1700-157	Udløbsledning ved Koldby Kås			
	1977	S-1700-158	Spildevandsledning fra rensningsanlæget i Tyreengen, Korsør			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
321		**S-1700-159**	**S-1700-164**		**1**	
	1977	S-1700-159	Udløbsledning fra Kosør centralrensningsanlæg, Maglehøj			
	1977	S-1700-160	Udløbsledning fra sommerhusområdet "Hyllingeris"			
	1977	S-1700-161	Indpumpningsledning og anlægsplads for sandpumper			
	1978	S-1700-162	Ledning til indpumpning af saltvand, Odense Universitet			
	1978	S-1700-163	Udløbsledning ved Melsted Havn, Bornholm			
	1978	S-1700-164	Mekanisk rensningsanlæg i Søby, Fyn			
322		**S-1700-165**	**S-1700-169**		**1**	
	1978	S-1700-165	Kloakudløbsledning i Svendborgsund, Søgaardsbækken			
	1978	S-1700-166	Spildevandsledning i Stege Bugt			
	1978	S-1700-167	Rørledning ved Sandager Næs, Assens			
	1978	S-1700-168	Udløbsledning ved Tuse Næs, Holbæk			
	1978	S-1700-169	Udløbsledning ved Orø, Holbæk.			
323		**S-1700-170**	**S-1700-174**		**1**	
	1978	S-1700-170	Udløbsledning Middelfart renseanlæg ved Stavrby Skov-Lillebælt			
	1978	S-1700-171	Spildevandsledning fra et et-familiehus, Ballen			
	1978	S-1700-172	Opfyldning på søterritoriet ud for Gammel Strandvej 25, Middelfart			
	1978	S-1700-173	Udløbsledning fra Åkirkeby			
	1978	S-1700-174	Regnvandsudløb i Storebælt, Svenstrup Strand			
324		**S-1700-175**	**S-1700-179**		**1**	
	1979	S-1700-175	Etablering af afskærende kloakledning mellem Enø og Sjælland			
	1979	S-1700-176	Udløbsledning fra Assens Cellulosefabrik til Lillebælt			
	1979	S-1700-177	Overløbsledning ved Strandmøllen			
	1979	S-1700-178	Udløbsledning ved Elsehoved Gudme			
	1979	S-1700-179	Kosør regnvandsledning			
325		**S-1700-180**	**S-1700-188**		**1**	
	1979	S-1700-180	Udløbsledning nr. 2 fra Sukkerfabrikken Nykøbing til Guldborgsund			
	1979	S-1700-181	Spildevandsledning ved Knudsnæs i Allinge			
	1979	S-1700-182	Spildevandsledning i Sandvig			
	1979	S-1700-184	Udløbsledning ved Lyndby			
	1979	S-1700-185	Havledning til rensningsanlægget i Langø			
	1979	S-1700-186	Frederiksværk kommunes spildevandsplan			
	1980	S-1700-187	Udløbsledning nord for Spodsbjerg			
	1980	S-1700-188	Havledning fra Lumsås			
326		**S-1700-189**	**S-1700-193**		**1**	
	1980	S-1700-189	Rønne Lufthavns udledning af overfladevand til Østersøen			
	1984	S-1700-190	Spildevandsledning i Hjelm Bugt ved Klintholm Havn			
	1981	S-1700-191	Frederiksværk kommunes udledning af mekanisk renset vand			
	1983	S-1700-192	Udløbsledning i Aggersøsund			
	1984	S-1700-193	Udløbsledning ved Marstal			
327		**S-1700-194**	**S-1800-9**		**1**	
	1986	S-1700-194	Etablering af udløbsledning i Båring Vig			
	1988	S-1700-195	Udløbsledning nord for Rungsted Havn			
	1988	S-1700-196	Spildevandsledning i Kerteminde Fjord			
	1988	S-1700-197	Udløbsledning fra Mølleåkloakværkets rensningsanlæg			
	1973	S-1800-6	Typegodkendelse af broer overalt ved de danske kyster			
	1976	S-1800-7-7-1	Regler for opstilling af bådebroer i Fyns amt			
	1978	S-1800-7-7-2	Vilkår for tilladelse til private broer og lystbådehavne			
	1981	S-1800-8	Vejledning for etablering af faste anlæg på søteritoriet			
	1977	S-1800-9	Flydebroer i danske havne			
328		**S-1800-10**			**1**	
	1980	S-1800-10	Delegation af kompetence for brotilladelser. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
329		**S-1800-11**	**S-1900-16**		**1**	
	1981	S-1800-11	Havneafgift af registrerede fiskerfartøjer som lystfartøjer			
	1982	S-1800-12	Mindre broer i Sønderjyllands amt			
	1988	S-1800-14	Mindre broanlæg i Vejle amt			
	1983	S-1800-16	Mindre broanlæg i Århus amt			
	1984	S-1800-18	Mindre broanlæg i Nordjyllands amt			
	1983	S-1800-19	Mindre broanlæg i Vestsjællands amt			
	1982	S-1800-20	Mindre broanlæg i Storestrøms amt			
	1982	S-1800-22	Mindre broanlæg i hovedstadsområdet			
	1982	S-1800-23	Mindre broanlæg i Fyns amt			
	1971	S-1900-2	Bade- og bådebro placeret ud for matrikel nr. 104, Broager			
	1968	S-1900-15	Udvidelse af Gråsten Sejlklubs broanlæg			
	1971	S-1900-16	Udvidelse af Skærbæk Havn			
330		**S-1900-22**	**S-1900-47**		**1**	
	1971	S-1900-22	Fjernelse af bademole ved Bygholm Vejle Campingplads			
	1972	S-1900-31	Bade-og bådebro ved Skarrev Strand, Åbenrå kommune			
	1972	S-1900-36	Badebro ved Sønderby Strand, Kegnæs			
	1973	S-1900-39	Bådebro ved Sandager, Rinkenæs			
	1973	S-1900-40	Bådebro ved Skæring Strand			
	1973	S-1900-44	Broanlæg ud for ejendommen matrikel nr. 115, Gråsten Ejerlav			
	1973	S-1900-45	Bådebro ved matrikel nummer 116 af Gråsten			
	1973	S-1900-47	Badebro ved Nørup Hav, Sydals kommune			
331		**S-1900-53**	**S-1900-89**		**1**	
	1974	S-1900-53	Bådebro ud for Strandgården , Gullerup, Mors			
	1974	S-1900-54	Bådebro i Høruphav			
	1974	S-1900-61-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-1900-67	Bådebro ved Holmsø			
	1978	S-1900-68	Sandholm både-og jollehavn			
	1975	S-1900-70	Bade-og jollebro i Dyrhave, Åbenrå Fjord			
	1975	S-1900-72	Bådebro på matrikel nr.11x, Fjellerup, Nørre Djurs kommune			
	1976	S-1900-77	Bådebro ved Genner Bugt, Haderslev kommune			
	1976	S-1900-88	Bade-og bådebro ved Ørding Strand			
	1976	S-1900-89	Bade-og bådebro i Lemvig			
332		**S-1900-92**	**S-1900-97**		**1**	
	1976	S-1900-92	Tilladelse til Dalgaard Grundejerforening til badebro			
	1977	S-1900-95	Badebro på ejendommen Skibelund, Stenderup			
	1967	S-1900-97	Broanlæg ved Toft			
333		**S-1900-98**	**S-1900-104**		**1**	
	1977	S-1900-98	Bade-og bådebroer ved Kysing Strand for campister			
	1977	S-1900-99	Badebroer ved Østerstrand-Lundingsvej og Snoghøjparken			
	1977	S-1900-101	Højbro over Alssund			
	1977	S-1900-102	Badebro Hostrup Strandgrundejerforening, Spøttrup kommune			
	1977	S-1900-103	Flydebro ud for havneanlægget ved Høruphav			
	1977	S-1900-104	Bådebro ved Moesgård Strand			
334		**S-1900-105**	**S-1900-106**		**1**	
	1976	S-1900-105	Bådebroer ved Kysing Næs			
	1976	S-1900-105-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-1900-106	Bade-og bådebro ved Høruphav			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
335		**S-1900-107**	**S-1900-114**		**1**	
	1975	S-1900-107	Ulovlig bådehavn ved Nørhede, Nissum Fjord			
	1977	S-1900-108	Havneanlæg ved Nørre Fjand			
	1977	S-1900-109	Anløbsbro i Augustenborg Fjord ud for matrikel nummer 103			
	1978	S-1900-110	Anløbsbro ved Elvighøj i Kolding Fjord			
	1978	S-1900-111	Badebro for grundejerforeningen Trappedal, Hejlsminde			
	1978	S-1900-112	Bro ved Sondrup Strand			
	1978	S-1900-113	Badebro i Nybøl Nor			
	1978	S-1900-114	2 badebroer i Ebeltoft Vig, Mols			
336		**S-1900-115**	**S-1900-124**		**1**	
	1978	S-1900-115	Badebro i Fur Sund			
	1987	S-1900-116	Badebro ved Moshuse			
	1978	S-1900-117	Bade- og anløbsbro på matrikel nummer 6f, Hjerk sogn			
	1978	S-1900-118	Bade-og bådebro ud for Egeskov 9, Broager, Flensborg Fjord			
	1978	S-1900-119	Badebro ved Doverodde			
	1978	S-1900-121	Etablering af udsætningsmuligheder for joller ved høfde 1, Skagen			
	1978	S-1900-122	Midlertidig udlægning af pontonbro til joller, Løgstør kommune			
	1978	S-1900-124	Ponton- og jollebro, Flensborg Fjord			
337		**S-1900-125**	**S-1900-136**		**1**	
	1978	S-1900-125	Træbro ud for "Slugten", Ejsing Strand, Vinderup kommune			
	1978	S-1900-126	Rørbro ved Vinkel Hage, Lemvig kommune			
	1979	S-1900-128	Bådebro i " Nørrefjord"			
	1979	S-1900-129	Bådebro på matrikel nummer 1x. Ouegaard Hovedgaard, Oue			
	1983	S-1900-129-1	Broanlæg ved "Høllet", Mariager Fjord			
	1979	S-1900-131	Anløbsbro for fjordbåd ved Ibæk, Vejle Fjord			
	1979	S-1900-132	Bro ud for Gendarmstien, Flensborg Fjord			
	1963	S-1900-133	Badebro ved Sønderhav			
	1979	S-1900-134	Bådebro ud for Fjordvej 59, Flensborg Fjord			
	1979	S-1900-136	Bådebro ved Juelminde Efterskole, Vejle Fjord			
338		**S-1900-137**	**S-1900-138**		**1**	
	1979	S-1900-137	Etablering af bådebro ved Nybøl Nor, Egernsund, Broager			
	1979	S-1900-138	Fjernelse af udskibningsanlæg ved Øerhage			
339		**S-1900-139**	**S-1900-145**		**1**	
	1984	S-1900-139	Broanlæg ved Hørup Klint			
	1979	S-1900-140	Badebro ved Bjert Strand			
	1979	S-1900-141	Bådebro ved Blans			
	1980	S-1900-143	Badebro i Hou			
	1980	S-1900-144	Badebro ved Kaløvig Strandgård			
	1980	S-1900-145	Flydebro nord for Aggertange			
340		**S-1900-146**	**S-1900-155**		**1**	
	1980	S-1900-146	Bådebro i Tirsbæk Bugt			
	1980	S-1900-147	Badebro ved Dragsmur, Ebeltoft			
	1980	S-1900-148	Bådebro i Kolding Fjord			
	1980	S-1900-149	Åben pælebro ved Kalvø, Genner Bugt			
	1981	S-1900-150	Broanlæg ved Næssund			
	1981	S-1900-151	Bådebro i Gudenå			
	1981	S-1900-152	Bådebro for Struer Kajakklub og Struer Roklub			
	1981	S-1900-153	Bådebro i Stevelt Bugt			
	1981	S-1900-154	Bro ud for fjordvej, Flensborg Fjord			
	1981	S-1900-155	Bådebro ved Fiskenæs, Gråsten kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
341		**S-1900-156**	**S-1900-164**		**1**	
	1982	S-1900-156	Bådebro ved Dybvighoved, Løjt Kirkeby			
	1982	S-1900-157	Bådebro i Hejlminde			
	1982	S-1900-158	Bådebro på matrikel nummer 1cv Mellerup, Randers			
	1982	S-1900-160	Bade- og bådebro i Alssund			
	1982	S-1900-161	Etablering af bådebro ved Hesteskoven, Ålborg			
	1982	S-1900-162	Kolding Bådelaug, bådebro i Kolding Fjord			
	1983	S-1900-163	Udlægning af pontonbro ved Sildehagen, Mariager Fjord			
	1983	S-1900-164	Bådebro og ophalerrampe ved Daugård Strand ,Vejle Fjord			
342		**S-1900-165**	**S-1900-175**		**1**	
	1983	S-1900-165	Bådebro ved Skaare Odde, Kolding Fjord			
	1983	S-1900-167	Bådebro i Flensborg Fjord ud for matrikel nummer 304, Gråsten			
	1983	S-1900-168	Klage over placering af bade- og bådebro i Mariager Fjord			
	1983	S-1900-169	Bådebro ved Bredballe Strand, Vejle Fjord			
	1983	S-1900-170	Bådebro i Andkær Vig, Vejle Fjord, ved Holtser Hage, Børkop			
	1983	S-1900-172	Bådebro i Dyvig Fjord ud for matrikel nr. 11, Holm, Nordborg			
	1983	S-1900-173	Badebro i Horsens Fjord			
	1984	S-1900-174	2 anløbs- og badebroer i Genner Bugt			
	1984	S-1900-175	Ulovligt anbragt bådebro ud for matrikel nummer 31h, Erritsø			
343		**S-1900-176**	**S-1900-184**		**1**	
	1984	S-1900-176	Bådebro i Genner Bugt, matrikel nummer 161, Genner			
	1984	S-1900-177	Privat bro i Mariager Fjord ved Krogen By, Valsgaard			
	1984	S-1900-178	Bade- og bådebro ved Løgten Bugt, Rosenholm kommune			
	1984	S-1900-179	5 badebroer i Kås Bredning, Nymølle, Knud, Vadum og Albæk			
	1984	S-1900-180	2 badebroer i Venø Bugt ud for Gyldendal Teglværk og Hostrup			
	1984	S-1900-181	Badebro ud for matrikel nummer 7æ, Vile			
	1984	S-1900-182	Bådebro ud for Dyvig Havn			
	1984	S-1900-183	Broanlæg ved Starup Kirke i Haderslev Fjord			
	1984	S-1900-184	Etablering af badebro ved Glyngøre Strand			
344		**S-1900-185**	**S-1900-191**		**1**	
	1984	S-1900-185	Legalisering af broanlæg i Hørup ejerlav, Sydals kommune			
	1984	S-1900-186	Bro i Blåhøj			
	1984	S-1900-187	Bibeholdelse af bådebroer ved Sandskær Campingplads			
	1984	S-1900-188	Bådebro ud for Sverdrup Færgegård			
	1985	S-1900-189	Flydebro ud for Knebelbro, Ebeltoft			
	1985	S-1900-190	Reetablering af bådebro ud for Brunsnæs Kro, Broager			
	1985	S-1900-191	Bådebro ved Øster Strand, Struer			
345		**S-1900-192**	**S-1900-196**		**1**	
	1985	S-1900-192	Adgang til eksisterende bådebro på Nordre Strandvej, Hobro			
	1986	S-1900-193	Broprojekt ved Gammel Ålbo			
	1986	S-1900-194	Bådudlejning ved det tidligere færgeleje ved Pinen			
	1986	S-1900-195	Etablering af broanlæg ved Nybøl Nor, Sundeved kommune			
	1987	S-1900-196	Bådebro i Stevning Nor			
346		**S-1900-197**	**S-2000-10**		**1**	
	1987	S-1900-197	Etablering af bådebro i Kolding Fjord			
	1987	S-1900-199	Havneanlæg ud for matrikel nummer 7, Hadrup By, Vindblæs			
	1988	S-1900-200	Fjernelse af bådebro ud for matrikel nummer 26, Løjtkirkeby			
	1988	S-1900-202	Bådebro ud for matrikel nummer 49n, Bredballe			
	1988	S-1900-204	Bådebro, Egernsund			
	1988	S-1900-205	Badebro ved Udbyhøj			
	1988	S-1900-208	Badebro ud for matrikel nummer 3ae, Thise			
	1970	S-2000-3	Lystbådehavneanlæg i Roskilde Fjord ved Neder Dråby			
	1968	S-2000-10	Bådebro ved Storstrømsbroen, Orehoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
347		**S-2000-11**	**S-2000-12-1**		**1**	
	1970	S-2000-11	Badebro ved Vestervang, Stubbeköbing			
	1970	S-2000-12	Både-og badebro ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1982	S-2000-12-1	Matrikulering af Sortsø Havn			
348		**S-2000-15**	**S-2000-41**		**1**	
	1971	S-2000-15	Fortøjningsanlæg, Fakse Bugt			
	1972	S-2000-30	Bådebro ved Gundesstrup			
	1972	S-2000-32	Badebro ved Bøsserup Strand			
	1973	S-2000-37	Træbroer nord for Bisserup anlægsbro			
	1973	S-2000-37-50-1	Ordensreglement, Bisserup			
	1973	S-2000-38	Bådebro ud for matrikel nr.15b, Sætting Strandvej,Svendborg			
	1973	S-2000-41	Muligt ulovligt opført badebro på matrikel nr.10e, Ravnsborg			
349		**S-2000-46**	**S-2000-54**		**1**	
	1974	S-2000-46	Bådebro i Karrebæk Fjord tilhørende "De hvide Svaner"			
	1974	S-2000-48	Bådebro ved Klintebjerg Bro, Odense Fjord			
	1974	S-2000-49	Uddybning af havnebassin, Ellebæk Vig, Gamborg Fjord			
	1974	S-2000-54	Anlæg af bro til lystfartøjer, Bøjden Bro			
350		**S-2000-55**	**S-2000-74**		**1**	
	1974	S-2000-55	Badebro ved Skuldelev Strand			
	1974	S-2000-56	Lokalplan for Enø og Lungshave			
	1975	S-2000-71	Pælebro ved Middelfart			
	1975	S-2000-72	Overdragelse af bådebro, Øksnerodde			
	1975	S-2000-74	Bådebro i Skårupøre Sund			
351		**S-2000-76**	**S-2000-77**		**1**	
	1958	S-2000-76	Anvendelse af fabriksbygning, matrikel nummer 34m, Skibby			
	1976	S-2000-77	Forlængelse af bådebro på Enø´s østkyst			
352		**S-2000-79**	**S-2000-82**		**1**	
	1976	S-2000-79	Fortøjningsbro for Hvidovre Sejlklub, Hvidovre Havn			
	1976	S-2000-80	Badebro ved Skolelodden 11, Rørvig			
	1976	S-2000-81	Bådebro ved Karrebæk			
	1976	S-2000-82	Bådebro ved Prinseholmsvej, Nykøbing Falster			
353		**S-2000-87**	**S-2000-96**		**1**	
	1976	S-2000-87	Udvidelse af Vemmenæs Færgebro			
	1976	S-2000-89	Bådebro i Roskilde Fjord, "Strandsegårds Bådelaug"			
	1975	S-2000-91	Bådebro, Ellebæk Vig			
	1976	S-2000-92	Matrikel nummer 20q, Svendborg			
	1976	S-2000-96	Bådebroer ved Dybsø Havn, Svinø Strand			
354		**S-2000-97**	**S-2000-106**		**1**	
	1976	S-2000-97	Broanlæg ved Siøsund			
	1976	S-2000-101	Anløbsbro, Karrebæk Fjord			
	1977	S-2000-103	Oprensning af sejlrende ved Kulhus Rende, Isefjorden			
	1977	S-2000-104	Anløbsbro på Fænø			
	1977	S-2000-106	2 træbadebroer, Kelstrup			
355		**S-2000-107**	**S-2000-112**		**1**	
	1977	S-2000-107	Arbejdsbro ved Thurøbund Yacht- og Kutterværft			
	1979	S-2000-108	Badebro i Bøgestrømmen			
	1977	S-2000-110	Bådebro i Isefjorden, Kyndeløse Strand, Bramsnæs			
	1977	S-2000-111	Sprængning af mole ved Bognæs			
	1977	S-2000-112	Badebro ved Tibberup Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
356		**S-2000-114**	**S-2000-122**		**1**	
	1977	S-2000-114	Badebro, Grønsund			
	1977	S-2000-116	Pælebro, Langelandsbroen, Siø			
	1977	S-2000-117	Pælebro ved Hindsgavl			
	1977	S-2000-118	Bro til eget lystfartøj. Hindsgavl bro nummer 2			
	1977	S-2000-119	2 Bådebroer ud for Strib Færgegård			
	1977	S-2000-120	Bro til Klinten, Fåborg			
	1977	S-2000-121	Bådebro ved Vindeby Sundvej, Svendborg			
	1977	S-2000-122	Badebro ved Vesterstrand, Jægerspris			
357		**S-2000-123**	**S-2000-129**		**1**	
	1977	S-2000-123	Bådebro ved Kystagerparken, Kalvebod Strand, Hvidovre			
	1979	S-2000-123-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2000-124	Bådebro i Svendborgsund, Strandhuse 52			
	1977	S-2000-126	Anløbsbro på Thorø			
	1978	S-2000-127	Bådebro for Børge Andersen, Middelfart			
	1978	S-2000-128	Badebro i Lammefjorden			
	1978	S-2000-129	Spørgsmål om etablering af bådebro fra Johannes Pedersen			
358		**S-2000-130**	**S-2000-148**		**1**	
	1978	S-2000-130	Badebro ved Bundragerne mellem Rødbyhavn og Hyllekrog			
	1978	S-2000-131	Badebro ved Hyltofte Østersøbad, Holeby			
	1978	S-2000-132	Badebro i Humlebæk			
	1978	S-2000-133	Badebro ud for matrikel nummer 17fd, Gentofte			
	1978	S-2000-134	Badebro ud for matrikel nummer 4c, Kalundborg Fjord			
	1978	S-2000-135	Bådebroer, Thurø Sund			
	1978	S-2000-136	Bro ved Lillebæltsbroen for Frede Sørensen			
	1978	S-2000-138	Klage over badebro, Skotterup			
	1978	S-2000-139	Bådebro ved Houg, Fænøsund, Middelfart			
	1978	S-2000-141	Bro ved lillebæltsbroen for Hardy Nielsen			
	1978	S-2000-142	Bro ved Lillebæltsbroen for Marie Christensen			
	1978	S-2000-143	Bro ved Lillebæltsbroen for Ove Schultz			
	1978	S-2000-144	Bro ved Lillebæltsbroen for Rasmus Asmussen			
	1978	S-2000-145	Bro ved Lillebæltsbroen for Knud Søndergård			
	1978	S-2000-146	Bro ved Lillebæltsbroen for Hans Nielsen			
	1978	S-2000-147	Bro ved Lillebæltsbroen for Arne Kristensen			
	1978	S-2000-148	Bro ved Lillebæltsbroen for Jørgen Jensen			
359		**S-2000-149**	**S-2000-161**		**1**	
	1978	S-2000-149	Bro ved Lillebæltsbroen for Mette Brorsen			
	1978	S-2000-150	Bro ved Lillebæltsbroen for Helmut Rasmussen			
	1978	S-2000-151	Bro ved Lillebæltsbroen for Viggo Marcussen			
	1978	S-2000-152	Bro ved Lillebæltsbroen for I.M.Christensen			
	1979	S-2000-153	Ulovlig badebro, Jyllinge			
	1979	S-2000-155	Bådebro ved Ulvshale			
	1979	S-2000-156	Badebro ud for ejendommen Richeliesus Alle 4, Hellerup			
	1979	S-2000-157	Bådebro og 2 badebroer i Båring Vig, Bogense			
	1979	S-2000-158	Overført til S-2800-95.			
	1979	S-2000-159	Badebroer i Rørvig			
	1979	S-2000-160	Grundejerforeningen "Pilevang", Rødvig, Stevns kommune			
	1979	S-2000-161	Bådebro for søfartsskole på Fanø			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
360		**S-2000-162**	**S-2000-176**		**1**	
	1979	S-2000-162	Vedrørende dæmning ved Holcenhavn Bugt			
	1979	S-2000-163	Badebro ved Rørvig for Rørmose Grundejerforening			
	1979	S-2000-164	Etablering af sejlrende ved matrikel nr. 6m, Langø, Nakskov			
	1980	S-2000-166	Ny bådebro i Skårupøre Sund på nordsiden af Thurø			
	1980	S-2000-166-50-1	Ordensreglement			
	1982	S-2000-167	Træbro ud for Fredskoven, Thurø			
	1980	S-2000-168	Både- og badebro ved Ørnhøj , Bakkebølle Strand			
	1980	S-2000-170	Badebro på matrikel nummer 13z, Nordenhuse, Avnslev			
	1980	S-2000-171	8 anløbsbroer ved Hønen på Fanø			
	1980	S-2000-173	Badebro i Nyrup Bugt ,Trundholm			
	1982	S-2000-175	Forlængelse af Fåborg Sejlklub´s bådebro med 15 meter			
	1980	S-2000-176	Landgangsmole på Rågø, Ravnsborg			
361		**S-2000-177**	**S-2000-181**		**1**	
	1980	S-2000-177	Bådebro i Thurø Sund			
	1980	S-2000-178	Både- og badebro ud for Birke Alle, Thurø			
	1981	S-2000-179	Bådebro for Hjaltevejens grundejerforening			
	1981	S-2000-180	Bro ved Vasebro, Skælskør Fjord			
	1981	S-2000-181	Både- og badebro ud matrikel nummer 36, Thurø			
362		**S-2000-182**	**S-2000-183**		**1**	
	1981	S-2000-182	Bådebro ved Hjaltesvej ud for matrikel nummer 6eæ, Thurø			
	1981	S-2000-183	Bådebro ved Hejlsminde Nor, Christiansfeld			
363		**S-2000-184**	**S-2000-195**		**1**	
	1981	S-2000-184	Badebro i Bramsnæs			
	1981	S-2000-185	Badebro ved Greve Badehotel			
	1981	S-2000-187	Badebro for handicappede ved Kyndeløse Strand			
	1981	S-2000-188	Badebro ud for matrikel nummer 20t, Ejby			
	1981	S-2000-189	2 Badebroer øst for Søby Havn			
	1981	S-2000-190	Badebro ud for matrikel nummer 19f, Yderby, Odden			
	1982	S-2000-191	Sejlklubbens jollebro, Skælskør			
	1982	S-2000-192	Bådebro ved kystvejen i Kalundborg			
	1982	S-2000-193	Badebro ved Hellesklint, Kallundborg Fjord			
	1982	S-2000-194	Badebro ved Kyndeløse Sydmark, Bramsnæs			
	1982	S-2000-195	Bådebro for Middelfart Sejlklub i Ellebæk Vig			
364		**S-2000-196**	**S-2000-208**		**1**	
	1982	S-2000-196	Bådebro ud for Hjalet			
	1982	S-2000-198	Ejerforhold vedrørende Lindelse Bro			
	1982	S-2000-199	Bådebro i Skælskør Lystbådehavn			
	1983	S-2000-200	Høfde- og badebroanlæg Strandalleen 44, Nyborg			
	1983	S-2000-201	Bådebro ud for matrikel nr.13af, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-202	Bådebro ud for matrikel nr.14bt, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-203	Bådebro ud for matrikel nr.14, Sundby, Toreby			
	1983	S-2000-204	Badebro ved Orø			
	1983	S-2000-205	Anløbsbro ved Valdemar Slot for turistbåden "Helge"			
	1983	S-2000-206	Bade- og bådebro i Skårupøre Sund			
	1983	S-2000-207	Etablering af bådebro ved den gamle Lillebæltsbro			
	1983	S-2000-208	Fiskerbro ved Skårup Skovmølle Naturskole			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
365		**S-2000-209**	**S-2000-222**		**1**	
	1983	S-2000-209	Badebro ved Holmeskov Strand, Hasselager			
	1983	S-2000-210	Badebro ved Klintholm Strand			
	1983	S-2000-211	Badebro nord for Lundeborg Havn, Oure			
	1983	S-2000-212	Badebro ved Knarreborg Mølle Campingplads, Gudme			
	1983	S-2000-213	Badebro ud for Langelinie i Fåborg			
	1983	S-2000-214	Badebro ved matrikel nummer 10, Karlslunde Strandvej			
	1983	S-2000-215	3 badebroer, Brøndby Strand, Ishøj Strand, Hundige Strand			
	1983	S-2000-216	Flydeponton i Øresund ved Espergærde			
	1983	S-2000-217	Etablering af vandrutschebane ved Amager strand			
	1983	S-2000-218	Bådebro ud for matrikel nummer 11b, Hasselø			
	1983	S-2000-219	Bådebro ved Klintbjerg Otterup			
	1983	S-2000-220	Broer i Præstø Fjord			
	1983	S-2000-221	Bådebro ved Munkebo			
	1983	S-2000-222	Badebro i Nyrup Bugt, Trundholm			
366					**1**	
	1984	**S-2000-223**	**S** Badebro ved Næsby Strand, Rudbjerg			
	1984	S-2000-224	Badebro i Føns Vig			
	1984	S-2000-225	Badebro ved Hylleholt, Fakse			
	1984	S-2000-226	Badebro ved Espergærde, Helsingør			
	1984	S-2000-227	Badebro ved Skotterup, Helsingør			
	1984	S-2000-228	4 Badebroer ved Snekkersten			
	1984	S-2000-229	2 badebroer i Lyø Krog, Fåborg			
	1984	S-2000-230	Opsætning af badebroer i Fåborg kommune			
	1984	S-2000-232	Badebro på strandarealet "Lunden"			
	1984	S-2000-233	Badebro ud for matrikel nummer 20b, Bøjden by, Horne			
	1984	S-2000-234	Bådebro ud for matrikel nummer 3c, Bognæs, Udby			
367		**S-2000-235**	**S-2000-244**		**1**	
	1984	S-2000-235	Badebro ud for matrikel nummer 23, Ommel, Marstal			
	1984	S-2000-236	Bådebro ud for matrikel nummer 7c, Nordenhuse, Avnslev			
	1984	S-2000-237	Moleanlæg ud for matrikel nummer 62c, Thurø			
	1984	S-2000-238	Bådebro ud for matrikel nummer 2a, Munke by, Avernakø			
	1984	S-2000-239	Anløbsbro, Egholm, Vellerup Vig			
	1985	S-2000-240	Sikringsanlæg ved Petersværft Bro, Langebæk kommune			
	1985	S-2000-241	Badebro ved Bisserup Strand, Skælskør			
	1985	S-2000-242	Prinsebroen, Svendborgsund, Svendborg kommune			
	1985	S-2000-243	Midlertidig pælebro ved Siøsundbroen			
	1985	S-2000-244	Badebro ved Greve Badehotel			
368		**S-2000-245**	**S-2000-254**		**1**	
	1985	S-2000-245	Badebro ved Bjørnemosevej, Svendborg			
	1985	S-2000-246	Bådudsætningsrampe, Jægerspris			
	1985	S-2000-247	Badebro og høfde ved Enø, Karrebæk			
	1985	S-2000-248	Badebro ud for matrikel nummer 86, Thurø			
	1985	S-2000-249	Etablering af badebro udenfor Bogense Marina			
	1986	S-2000-250	Etablering af Badebro ved Thurø Sund			
	1986	S-2000-251	Etablering af badebro ved Orø			
	1986	S-2000-253	Badebro ud for matrikel nummer 8bø, Kisserup by, Udby			
	1986	S-2000-254	Forlængelse af bademole, Tårbæk			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
369		**S-2000-255**	**S-2000-262**		**1**	
	1986	S-2000-255	Badebro ud for foreningen "Det lollandske Digelag", Næsby by			
	1986	S-2000-256	Fjernelse af pælestumper ved Dyrnæs Bro, Roskilde Fjord			
	1986	S-2000-257	Badebro ved Sandvig Strand, Bornholm			
	1987	S-2000-258	Badebro ved Sundby, Nykøbing Falster			
	1987	S-2000-259	Reetablering af færgebroen ved Grønsund			
	1987	S-2000-260	Badebro ved Skårupøre by, Svendborg			
	1987	S-2000-261	Placering af badebro ud for hotel "Kystens Perle", Egebæksvang			
	1987	S-2000-262	Bådebro ved Thurø Sejlklub			
370		**S-2000-263**	**S-2000-270**		**1**	
	1987	S-2000-263	Ulovligt opført bådebro ved Sortsø by, Gundslev			
	1987	S-2000-264	Ulovlig bade- og bådebro ved Vellerup Vig, Skibby			
	1987	S-2000-265	Godkendelse af bådebro i Stevning Nor, Nordborg			
	1987	S-2000-266	Pælebro ved Thurø			
	1987	S-2000-267	Bro ved Walsteds Bådeværft, Thurø			
	1987	S-2000-268	Bade- og bådebro ved Dalby, Kirke Helsinge			
	1988	S-2000-269	Bade- og bådebro ud for Koster Færgegård, Stege			
	1988	S-2000-270	Bådebro ud for matrikel nummer 36b, Egense			
371		**S-2000-271**	**S-2100**		**1**	
	1988	S-2000-271	Bådebro ved Skovsbo Strand			
	1988	S-2000-272	Losse- og anløbsbro ud for matrikel nr.14d, Skrillinge Strand			
	1988	S-2000-273	Bådebro ved Klintebjerg, Otterup kommune			
	1988	S-2000-275	Flydebro ud for Hornsved grundejerforening ved Isefjordsvej			
	1988	S-2000-276	Bådebro ud for matrikel nummer 116f, Thurø			
	1988	S-2000-279	Udbygning af Skuldelev Havn			
	1979	S-2100	Oversigt over tilladelser til havbrug			
372		**S-2100-1**	**S-2100-5**		**1**	
	1972	S-2100-1	Forbindelsesvej langs dige i Ribe kommune			
	1973	S-2100-5	Dæmning og bro over Sebbersund			
373		**S-2100-9**	**S-2100-27**		**1**	
	1958	S-2100-9	Ophævelse af tilsyn med Norsminde sluses landvindingslag			
	1975	S-2100-14	Udvidelse af moleanlæg i Næs Sund			
	1976	S-2100-18	Tilladelse til dambrug på søterritoriet i Kalø Vig			
	1976	S-2100-19	Ulovligt broanlæg i Vejle Fjord, Bredballe			
	1977	S-2100-26	Mole i Storebælt ved Tårup Strand			
	1977	S-2100-27	Ørredopdræt i Limfjorden, Nibe			
374		**S-2100-31**	**S-2100-40**		**1**	
	1977	S-2100-31	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1977	S-2100-33	Ørreddambrug i Horsens Fjord, Hjarnø			
	1977	S-2100-34	Anbringelse af fiskebure til opdræt af ørreder i Genner Bugt			
	1978	S-2100-35	Badebro i Kolding Fjord, Løverodde			
	1978	S-2100-36	Svar på spørgsmål nr. 740 fra Askjær Jørgensen, politiker			
	1978	S-2100-37	Læmole ved Vester Assels ud for Serupsvej			
	1955	S-2100-40	Fortøjningsarrangement ud for kysten ved Frederikshavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
375		**S-2100-41**	**S-2100-56**		**1**	
	1955	S-2100-41	Tilladelse til fortsat drift af havbruget, Hjarnø			
	1979	S-2100-43	Saltvandsdambrug ved Borre, Horsens Fjord			
	1979	S-2100-44	Havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-45	Anlæg af solterrasse i ved badeanstalt, Augustenborg			
	1979	S-2100-47	Import af 10.000 stk. østersyngel af typen Crassosstrea gigas			
	1979	S-2100-49	Ulovligt havneanlæg syd for Halby Havn, Ringkøbing Fjord			
	1979	S-2100-51	Klage over afgørelse vedrørende havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-52	Etablering af 3 havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-53	Etablering og drift af 3 saltvandsdambrug ved Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-54	Varmepumpeanlæg i Munkebo			
	1980	S-2100-56	Etablering af saltvandsdambrug i Begtrup Vig			
376		**S-2100-57**	**S-2100-66**		**1**	
	1957	S-2100-57	Udbygning af lystbådehavn ved Mou Bro, Sejlflod kommune			
	1981	S-2100-57-50-1	Ordensreglement			
	1980	S-2100-58	Saltvandsdambrug i Begtruo Vig			
	1980	S-2100-59	Saltvandsdambrug i Knebel Vig			
	1980	S-2100-60	Flydende sommerhus i Kolding Fjord			
	1980	S-2100-61	Hegn på søterritoriet ved Sønderborg Lufthavn			
	1984	S-2100-62	Tilladelse af saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1980	S-2100-65	Oprensning og uddybning ved Sønderborg Skibsværft			
	1980	S-2100-66	Saltvandsdambrug vest for Rønland i vestlige del af Limfjorden			
377		**S-2100-67**	**S-2100-69**		**1**	
	1980	S-2100-67	Diverse anlæg ved Vosnæs Pynt			
	1980	S-2100-68	Muslingeopdræt i Mariager Fjord			
	1981	S-2100-69	Saltvandsfiskeopdræt i Begtrup Vig			
378		**S-2100-70**	**S-2100-98**		**1**	
	1981	S-2100-70	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1983	S-2100-71-1	Havbrug i Vejle Fjord			
	1982	S-2100-73	Havdambrug i Haderslev Fjord			
	1982	S-2100-74	Moleanlæg ved civil forsvars kasernen i Thisted			
	1982	S-2100-81	Etablering af havbrug øst for Livø			
	1983	S-2100-83	Saltvandsdambrug ved Glatved Strand, Grenå kommune			
	1983	S-2100-84	Forsøgsproduktion af blåmuslinger			
	1983	S-2100-85	Muslingeopdræt i Ålbæk Bugt			
	1983	S-2100-86	Etablering af havbrug ved Sundøre			
	1983	S-2100-87	Havdambrug i Alssund, Als			
	1983	S-2100-88	Havbrug ved Blans Strand i Als Fjord			
	1983	S-2100-89	Etablering og drift af 3 havbrug, Vejle Fjord			
	1983	S-2100-91	Etablering af anlæg for østers ved Råby Odde, Randers Fjord			
	1983	S-2100-92	Havbrug ved Brejning, Vejle Fjord			
	1984	S-2100-93	Heltopdræt i Hjarbæk Fjord			
	1984	S-2100-94	Havbrug ved Cementfabrikken Dania i Mariager Fjord			
	1984	S-2100-95	Havbrug i Alsdyb, Læsø			
	1984	S-2100-96	Havbrug i en del af vadehavet			
	1984	S-2100-97	Farlige jernrør for badende ud for Tålfor Bakke, Skæring			
	1984	S-2100-98	Anmodning om tilkendelse af en ø i Mariager Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
379		**S-2100-99**	**S-2100-109**		**1**	
	1984	S-2100-99	Etablering af havbrug sydvest for Aggersundbroen			
	1984	S-2100-100	Etablering af havbrug ved Attrup Havn			
	1984	S-2100-101	Etablering af 3 havbrug omkring Barsø			
	1984	S-2100-102	Etablering af havbrug i Kolding Fjord			
	1984	S-2100-103	Bådoptagningsanlæg i Nybøl Nor, Broager kommune			
	1984	S-2100-104	"Havbruget Als Fjord"			
	1984	S-2100-105	Havbrug i Helnæs Bugt			
	1984	S-2100-106	Anlæg af dæmning ud for udløbet fra Indfjorden til Bøvling Fjord			
	1986	S-2100-107	Fortøjningspæl ved Udbyhøj			
	1986	S-2100-108	Etablering af vandskibane i Doverodde			
	1986	S-2100-109	Fortøjningspæle ud for matr.nr.7e, Bangsbo, Frederikshavn			
380		**S-2100-110**			**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
381		**S-2100-110**	**S-2100-112**		**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-111	Etablering af fyrbåke øst for udløbet af Skive Å			
	1986	S-2100-112	Anlæg af Wiretårn ved Slettestrand			
382		**S-2100-113**	**S-2100-119**		**1**	
	1986	S-2100-113	Indstilling af straffesag for opankring af fartøj ved Udbyhøj			
	1987	S-2100-114	Etablering af vandskibane og bro i Vilsund			
	1987	S-2100-115	Observationstårn ved Nibe Bredning			
	1987	S-2100-116	Etablering af netspærring ved Årø			
	1988	S-2100-117	Lokalplanforslag nummer 307, Rejsby Ferieland			
	1988	S-2100-118	Bølgekraftværk i Nordsøen			
	1988	S-2100-119	Placering af ferie- og fritidsbebyggelse, Ringkøbing			
383		**S-2200-3**			**1**	
	1966	S-2200-3	Sagen om husbåden "Jan". Læg I+II			
384		**S-2200-10**	**S-2200-13**		**1**	
	1972	S-2200-10	Ulovligt broanlæg vd Plejerup Strand			
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
385		**S-2200-13**			**1**	
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
386		**S-2200-19**	**S-2200-23**		**1**	
	1974	S-2200-19	Drift af anlæg for ørredopdræt mellem Tærø og Møn			
	1962	S-2200-23	Dækmole ud for matrikel nummer 34g, Børges Alle 13			
387		**S-2200-29**	**S-2200-38**		**1**	
	1977	S-2200-29	Saltvandsørreddambrug i Hirsholmene Havn			
	1977	S-2200-30	Laksegårde i Isefjorden, Rørvig			
	1966	S-2200-33	Reetablering af dæmning ved Ølsemagle revle			
	1977	S-2200-34	Tilladelse til saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1977	S-2200-35	Udsætning og optagning af lystbåde i Dragsholm kommune			
	1978	S-2200-36	Etablering af dæmning ud på søterritoriet,Nørskov Vig			
	1978	S-2200-37	Havbrug i Guldborgsund			
	1955	S-2200-38	Langebro i Ålsgårde, Helsingør kommune			
388		**S-2200-39**			**1**	
	1978	S-2200-39	Rantzausminde bådebyggeri. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
389		**S-2200-40**	**S-2200-59**		**1**	
	1978	S-2200-40	Etablering af havbrug i Præstø Fjord			
	1978	S-2200-41	Træningsbane for kaproere og optimistjoller i Nysted Nor			
	1979	S-2200-42	Etablering af et marint ørreddambrug ved Fyenshoved			
	1979	S-2200-43	Opankring af tidligere Bornholmerbåd i Kongedybet			
	1979	S-2200-44	Nedlægning af plastrør til varmepudeanlæg, Hellerup			
	1979	S-2200-46	Mole-og ophalingsspil, Sejerø			
	1979	S-2200-47	Etablering af mole og opstilling af sorteringsanlæg, Bøjden			
	1979	S-2200-48	Anlæg ud for matrikel nr.8a, Randrup by, Vestervig sogn			
	1980	S-2200-51	Ørredopdræt uden for Langø Havn			
	1980	S-2200-52	Saltvandsdambrug ved Klinteby, Storstrøms amt			
	1980	S-2200-53	Etablering af saltvandsdambrug på Bogø			
	1981	S-2200-54	Muslingedyrkning i Isefjorden			
	1981	S-2200-55	Varmepumpeanlæg i Hårby			
	1981	S-2200-56	Fortøjningsarrangement ved Majbølle, Grønsund			
	1981	S-2200-58	Jordvarmeanlæg, Vordingborg			
	1981	S-2200-59	Opfyldning ved Thurø			
390		**S-2200-60**	**S-2200-65**		**1**	
	1981	S-2200-60	Ny redningshavn i Kastrup Lufthavn			
	1981	S-2200-61	Opfyldning i Agersø Sund			
	1981	S-2200-62	Fjernvarmeledning under Odense Kanal			
	1982	S-2200-63	Etablering af anlæg til produktion af blåmuslinger i Isefjorden			
	1982	S-2200-64	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Leif Davidsen			
	1982	S-2200-65	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Mogens Bendtzen			
391		**S-2200-66**	**S-2200-76**		**1**	
	1982	S-2200-66	Muslingeopdræt i Isefjorden - Hans Jørgen Larsen			
	1982	S-2200-68	Høstning af søsalat i Seden Strand ved Odense			
	1982	S-2200-69	Klage over mole ved Ølsted Strand, Kildebakkerne			
	1982	S-2200-70	Rampe til surferne ved Skovshoved Havn, Gentofte kommune			
	1982	S-2200-71	Høfder, Oure			
	1982	S-2200-72	Etablering af nye øer, Odense Fjord			
	1982	S-2200-73	Cementpram i Roskilde Fjord			
	1982	S-2200-74	Fortøjningsarrangement ved Kronprins Frederiks Bro			
	1982	S-2200-75	Fortøjningssteder, Farøbroerne			
	1982	S-2200-76	Etablering af havbrug ved Musholm Bugt			
392		**S-2200-78**	**S-2200-90**		**1**	
	1983	S-2200-78	Etablering af nyt havbrug øst for Tærø			
	1983	S-2200-79	Etablering af havdambrug i Rudkøbing, Langeland			
	1983	S-2200-80	Overdragelse af tilladelse til havbrug ved Arnager			
	1983	S-2200-81	Østersproduktion øst for Dragerup Skov, Isefjorden			
	1983	S-2200-82	Saltvandsdambrug i Holsteinsborg Nor - ud for Fedet, Glænø			
	1983	S-2200-83	Havdambrug i Fænø Sund			
	1983	S-2200-84	Definition af industriel fiskeproduktion´s tilhørsforhold			
	1983	S-2200-85	Havbrug i Agersøsund			
	1983	S-2200-86	Dyrkningsanlæg for muslinger ved Læsø			
	1983	S-2200-87	Etablering af havbrug for stillehavsøsters i Helnæsbugten			
	1983	S-2200-88	Slidske ved Yderby Lyng, Sjællands Odde			
	1983	S-2200-89	Havbrug i Storebælt			
	1983	S-2200-89-1	Havbrug ved Korsør Nor			
	1983	S-2200-90	Etablering af havbrug ved Illumø			
393		**S-2200-91**			**1**	
	1983	S-2200-91	De danske Statsbaner´s anlægsområde ved Knudshoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
394		**S-2200-92**	**S-2200-103**		**1**	
	1984	S-2200-92	Bølgeenergi pilotprojekt i Øresund			
	1984	S-2200-93	Forsøgshavbrug ved Røddinge Strand			
	1984	S-2200-94	Havbrug vest for Orehæld på Møn			
	1984	S-2200-95	Etablering af havbrug i Siø Sund, Tåsinge			
	1984	S-2200-96	Etablering af havbrug i Lunkebugten, Tåsinge			
	1984	S-2200-97	Etablering af havbrug mellem Tærø og Sjælland			
	1984	S-2200-98	Etablering af havbrug nordøst for Bøsserup Strand, Isefjorden			
	1984	S-2200-100	Bølgeenergiprojekt ved Sjællands Odde			
	1984	S-2200-101	Anlægsrampe for Hoovercraftfartøjer i Kastrup Lufthavn			
	1984	S-2200-102	Genetablering af Charlottenlund Søbadeanstalt			
	1984	S-2200-103	Bro i Nivåbugten			
395		**S-2200-104**	**S-2200-110**		**1**	
	1985	S-2200-104	Tunnel under Guldborgsund			
	1985	S-2200-105	Vandskibaner i Skårupøre Sund og ved Østerskov på Thurø			
	1985	S-2200-106	Moleanlæg ved Baunehøj, Isefjorden			
	1985	S-2200-107	Etablering af slæbested ved Egense			
	1985	S-2200-108	Springvand i Holbæk Fjord			
	1986	S-2200-109	Udlægning af betonfyldte betonrør ved Over Dråby Strand			
	1986	S-2200-110	Fjernelse af stenmole ved Hotel Fåborg Fjord			
396		**S-2200-111**	**S-2200-121**		**1**	
	1986	S-2200-111	Bibeholdelse af mastefundament i Lejre Vig			
	1986	S-2200-112	Etablering af vindmøllepark på Middelgrunden			
	1986	S-2200-113	Pælekonstruktion til maritim brug, Køge Bugt			
	1987	S-2200-114	Matrikulering og etablering af en natursti, Stubbekøbing			
	1987	S-2200-115	Spørgsmål om etablering af høfder ved Kongsmark Strand			
	1987	S-2200-116	Etablering af vindmøllepark syd for Amager			
	1987	S-2200-117	Svajepladser i Roskilde Fjord			
	1987	S-2200-118	Bølgeenergianlæg ved Dueodde			
	1988	S-2200-119	Fortøjningspæle ved Korsør Nor			
	1988	S-2200-120	Placering af vindmøller i Smålandsfarvandet			
	1988	S-2200-121	Pumpestation, Nyborg			
397		**S-2300-1**	**S-2600-4**		**1**	
	1973	S-2300-1	Spørgsmål om fredning overført til Miljøministeriet			
	1967	S-2600-1	Anlæg af lystbådehavne			
	1976	S-2600-3	Oplysninger om lystbådehavne og marinaer			
	1975	S-2600-4	Standardvilkår i forbindelse med godkendelse af lystbådehavne			
398		**S-2600-6**	**S-2700-1**		**1**	
	1977	S-2600-6	Vejledning for etablering af af stenanlæg på søterritoriet			
	1977	S-2600-7	Midlertidige rammer for udbygning af lystbådehavne i Århus amt			
	1977	S-2600-8	Lystbådehavne i hovedstadsområdet			
	1978	S-2600-9	Fortegnelse over lystbådehavne og sejlklubber			
	1978	S-2600-10	Lystbådehavne i Svendborg kommune			
	1978	S-2600-11	Notits vedrørende registrering af fiskefartøjer som lystfartøjer			
	1979	S-2600-12	Indførsel og transit af hunde og katte			
	1979	S-2600-13	Oversigt over lystbådehavne			
	1980	S-2600-14	Vejledning vedrørende anlæg af lystbådehavne			
	1984	S-2600-15	Konference om lystbådehavne			
	1987	S-2600-16	Havnekapacitet, Randers Fjord			
	1972	S-2700-1	Bork Lystbådehavn, Ringkøbing Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
399		**S-2700-1-50-1**	**S-2700-3**		**1**	
	1973	S-2700-1-50-1	Ordensreglement for Bork Havn			
	1969	S-2700-2	Lystbådehavn, Nappedam, Kalø Vig			
	1974	S-2700-2-50-1	Ordensreglement for Nappedam Lystbådehavn			
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg I			
400		**S-2700-3**	**S-2700-5**		**1**	
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg II			
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg I			
401		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg II+III+IV			
402		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg V			
403		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VI			
404		**S-2700-5**	**S-2700-6**		**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VII			
	1975	S-2700-5-50-1	Ordensreglement for Kaløvig Bådehavn			
	1971	S-2700-6	Hvalpsund Lystbådehavn, Farsø			
405		**S-2700-7**	**S-2700-9**		**1**	
	1971	S-2700-7	Lystbådehavn, Hou, Hals kommune			
	1972	S-2700-8	Lystbådehavn, Virksund			
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg I			
406		**S-2700-9**			**1**	
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg II+III			
407		**S-2700-10**	**S-2700-11-50-1**		**1**	
	1972	S-2700-10	Augustenborg Marina			
	1972	S-2700-11	Lystbådehavn, Skaven Strand			
	1979	S-2700-11-50-1	Ordensreglement			
408		**S-2700-12**	**S-2700-12-50-1**		**1**	
	1970	S-2700-12	Søsportshavn, Frederikshavn			
	1975	S-2700-12-50-1	Ordensreglement			
409		**S-2700-13**			**1**	
	1972	S-2700-13	Lystbådehavn, Fanø			
410		**S-2700-14**	**S-2700-18**		**1**	
	1972	S-2700-14	Udvidelse af Hjarbæk Havn			
	1978	S-2700-14-50-1	Ordensreglement			
	1972	S-2700-18	Lystbådehavneanlæg, Sennels Strand			
411		**S-2700-19**			**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg I			
412		**S-2700-19**	**S-2700-21**		**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg II			
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg I			
413		**S-2700-21**	**S-2700-25**		**1**	
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg II			
	1973	S-2700-24	Lystbådehavn, Ringkøbing			
	1973	S-2700-25	Lemvig Marina			
414		**S-2700-26**	**S-2700-27**		**1**	
	1971	S-2700-26	Lystbådehavn, Doverodde			
	1975	S-2700-26-50-1	Ordensreglement			
	1973	S-2700-27	Lystbådehavn, Egense			
415		**S-2700-34**	**S-2700-35**		**1**	
	1973	S-2700-34	Lystbådehavn, Attrup			
	1978	S-2700-34-50-1	Ordensreglement			
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
416		**S-2700-35**	**S-2700-35-50-1**		**1**	
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg II			
	1974	S-2700-35-50-1	Ordensreglement			
417		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg I			
418		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg II+III			
419		**S-2700-37**	**S-2700-38**		**1**	
	1974	S-2700-37	Lystbådehavn, Aså			
	1974	S-2700-37-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2700-38	Lystbådehavn, Marselisborg			
420		**S-2700-40**			**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg I+II+III			
421		**S-2700-40**	**S-2700-40-50-1**		**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg IV			
	1979	S-2700-40-50-1	Ordensreglement			
422		**S-2700-41**			**1**	
	1970	S-2700-41	Lystbådehavn, Norsminde			
423		**S-2700-41-50-1**	**S-2700-46**		**1**	
	1975	S-2700-41-50-1	Ordensreglement			
	1969	S-2700-45	Lokalplan nummer 11, Rønbjerg Havn			
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg I+II			
424		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg III+IV			
425		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord. Læg V			
426		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord Læg VI			
427		**S-2700-47**	**S-2700-48**		**1**	
	1959	S-2700-47	Lystbådehavn, Hadsund			
	1977	S-2700-47-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2700-48	Lystbådehavn, Hou			
428		**S-2700-49**	**S-2700-50**		**1**	
	1975	S-2700-49	Lystbådehavn, Dyvig			
	1970	S-2700-50	Skudehavn, Ebeltoft			
429		**S-2700-50-50-1**	**S-2700-52**		**1**	
	1978	S-2700-50-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2700-52	Lystbådehavn, Kolding			
430		**S-2700-55**	**S-2700-56**		**1**	
	1976	S-2700-55	Lystbådehavn, Nibe			
	1976	S-2700-56	Lystbådehavn, Thisted			
431		**S-2700-57**	**S-2700-58**		**1**	
	1976	S-2700-57	Lystbådehavn, Munkebjerg			
	1970	S-2700-58	Lystbådehavn, Vildsund			
432		**S-2700-59**	**S-2700-60-50-1**		**1**	
	1976	S-2700-59	Besigtigelse af Knebel Bro			
	1977	S-2700-60	Lystbådehavn, Brejning			
	1979	S-2700-60-50-1	Ordensreglement			
433		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg I			
434		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg II			
435		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
436		**S-2700-63**	**S-2700-65-50-1**		**1**	
	1978	S-2700-63	Midlertidigt lystbådehavneanlæg ved Kær Vig, Alssund			
	1978	S-2700-64	Jollehavn i Voerså			
	1978	S-2700-65	Lystbådehavn, Uggelhuse, Randers			
	1979	S-2700-65-50-1	Ordensreglement			
437		**S-2700-66**			**1**	
	1978	S-2700-66	Lystbådehavn, Thyborøn			
438		**S-2700-67**	**S-2700-69**		**1**	
	1978	S-2700-67	Lystbådehavn, Skydebanevej, Limfjorden			
	1978	S-2700-68	Lystbådehavn, Aggersund			
	1979	S-2700-69	Lystbådehavn, Brønsodde, Vejle Fjord			
439		**S-2700-70**	**S-2700-72**		**1**	
	1978	S-2700-70	Lystbådehavn, Udbyhøj Nord			
	1979	S-2700-71	Lystbådehavn, Løgstør			
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg I			
440		**S-2700-72**	**S-2700-74-50-1**		**1**	
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg II			
	1979	S-2700-74	Lystbådehavn, Hobro			
	1981	S-2700-74-50-1	Ordensreglement			
441		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg I			
442		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg II			
443		**S-2700-77**	**S-2700-80**		**1**	
	1979	S-2700-77	Lystbådehavn, Snaptun			
	1979	S-2700-78	Lystbådehavn, Kollund			
	1978	S-2700-79	Læmole ved Grønninghoved Strand, Christiansfeld			
	1974	S-2700-80	Placering af jernskrog i Varnæs Vig			
444		**S-2700-81**	**S-2700-87**		**1**	
	1979	S-2700-81	Skødshoved Bro Jollehavn, Mols			
	1979	S-2700-83	Lystbådehavn, Gråsten			
	1979	S-2700-84	Lystsejlads, Se S-2700-75			
	1980	S-2700-86	Havneanlæg i Ringkøbing Fjord ud for Stauning Vesterstrand,Skjern			
	1981	S-2700-87	Lystbådehavn, Rosenvold, Vejle			
445		**S-2700-88**	**S-2700-91**		**1**	
	1981	S-2700-88	Jollehavn i Flensborg Fjord mellem Rendbjerg og Egeskov			
	1963	S-2700-90	Sundby-Hvorup Sejlklub´s lystbådehavn			
	1983	S-2700-90-50-1	Ordensreglement			
	1987	S-2700-91	Lystbådehavn, Mommark			
446		**S-2700-92**	**S-2700-95**		**1**	
	1982	S-2700-92	Skitseprojekt til udvidelse af Øster Hurup Havn			
	1982	S-2700-93	Lystbådehavn, Mellerup			
	1983	S-2700-94	Lystbådehavn, Grenå			
	1983	S-2700-95	Lystbådehavn, Sundsøre			
447		**S-2700-96**	**S-2700-99**		**1**	
	1983	S-2700-96	Bådehavn, Skovby Landing, Hørup Havn			
	1984	S-2700-97	Lystbådehavn, Gyldendal			
	1985	S-2700-98	Jollehavn, Haverslev			
	1985	S-2700-99	Lystbådehavn, Endelave			
448		**S-2700-100**	**S-2700-101**		**1**	
	1986	S-2700-100	Lystbådehavn, Gjøl Havn			
	1983	S-2700-101	Broer ved Spang Nor, Ulkebøl			
449		**S-2700-102**			**1**	
	1987	S-2700-102	Lystbådehavn, Kongsdal			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
450		**S-2700-106**	**S-2800-1**		**1**	
	1988	S-2700-106	Lystbådehavn, Kollund Lillestrand			
	1965	S-2800-1	Lystbådehavn, Frederikssund			
451		**S-2800-2**			**1**	
	1969	S-2800-2	Lystbådehavn, Rådalsgård, Jyllinge			
452		**S-2800-3**			**1**	
	1971	S-2800-3	Lystbådehavn, Dragør			
453		**S-2800-4**	**S-2800-4-50-1**		**1**	
	1965	S-2800-4	Vedbæk Havn			
	1965	S-2800-4-50-1	Ordensreglement			
454		**S-2800-5**			**1**	
	1971	S-2800-5	Lystbådehavn, Sundby, Nykøbing Falster			
455		**S-2800-6**			**1**	
	1971	S-2800-6	Lystbådehavn, Kerteminde			
456		**S-2800-8**	**S-2800-12**		**1**	
	1964	S-2800-8	Lystbådehavn, Jyllinge			
	1972	S-2800-10	Jyllinge Sejlklub´s ansøgning om lystbådehavn			
	1971	S-2800-11	Lystbådehavn, Stubbekøbing			
	1971	S-2800-12	Godkendelse af projekt til lystbådehavneanlæg,Stubbekøbin			
457		**S-2800-15**	**S-2800-16**		**1**	
	1972	S-2800-15	Lystbådehavn, Masnedø			
	1971	S-2800-16	Lystbådehavn, Blans Havn			
458		**S-2800-17**	**S-2800-19**		**1**	
	1972	S-2800-17	Lystbådehavn, Fakse Ladeplads			
	1970	S-2800-19	Lystbådehavn, Brøndby Strand			
459		**S-2800-20**	**S-2800-23-50-1**		**1**	
	1971	S-2800-20	Lystbådehavn, Klintebjerg			
	1972	S-2800-21	Ulovligt havneanlæg ved Appenæs, Otto baron Reedtz-Thott			
	1954	S-2800-23-50-1	Ordensreglement			
460		**S-2800-24**	**S-2800-25**		**1**	
	1968	S-2800-24	Lystbådehavn, Rantzausminde			
	1959	S-2800-25	Lystbådehavn, Rungsted			
461		**S-2800-26**			**1**	
	1967	S-2800-26	Lystbådehavn, Nivå. Læg I+II			
462		**S-2800-27**	**S-2800-27-50-1**		**1**	
	1972	S-2800-27	Lystbådehavn, Karrebæksminde			
	1979	S-2800-27-50-1	Ordensreglement			
463		**S-2800-30**	**S-2800-41**		**1**	
	1967	S-2800-30	Broanlæg i Selsø Møllekrog, Skibby			
	1982	S-2800-30-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2800-35	Næstved Sejlklub´s Jolleafdeling Ydernæs i Karrebæk Fjord			
	1971	S-2800-41	Helligpeder Bådehavn, Bornholm			
464		**S-2800-42**	**S-2800-42-50-1**		**1**	
	1973	S-2800-42	Holbæk Marina, Dragerup Vig			
	1975	S-2800-42-50-1	Ordensreglement			
465		**S-2800-43**			**1**	
	1973	S-2800-43	Lystbådehavn, Omø			
466		**S-2800-44**			**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg I			
467		**S-2800-44**	**S-2800-49**		**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg II			
	1974	S-2800-46	Lystbådehavn, Vallø			
	1971	S-2800-49	Lystbådehavn for grundejerforeningen"Kindvig Enge"			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
468		**S-2800-50**	**S-2800-53-50-1**		**1**	
	1974	S-2800-50	Lystbådehavn , Hørby			
	1978	S-2800-50-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-51-50-1	Ordensreglement			
	1970	S-2800-52	Bådebro, Kertinge Nor, Munkebo			
	1974	S-2800-53	Lystbådehavn, Sylowsvej, Korsør			
	1975	S-2800-53-50-1	Ordensreglement			
469		**S-2800-54**	**S-2800-55**		**1**	
	1966	S-2800-54	Helsingør Nordhavn, tværmole med bådebro			
	1962	S-2800-54-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-55	Lystbådehavn, Langø			
470		**S-2800-56**	**S-2800-57**		**1**	
	1974	S-2800-56	Lystbådehavn, Agernakke, Roskilde Fjord			
	1959	S-2800-57	Bådebroer i Præstø Havn			
471		**S-2800-58**			**1**	
	1974	S-2800-58	Lystbådehavn, Kignæs			
472		**S-2800-58-50-1**	**S-2800-61**		**1**	
	1974	S-2800-58-50-1	Ordensreglement			
	1953	S-2800-60	Strib Bådehavn			
	1978	S-2800-60-70-78	Strib Bådehavn, skibs- og vareafgifter			
	1975	S-2800-61	Lystbådehavn, Roskilde			
473		**S-2800-62**	**S-2800-62-50-1**		**1**	
	1975	S-2800-62	Lystbådehavn, Kastrup, Tårnby kommune			
	1977	S-2800-62-50-1	Ordensreglement			
474		**S-2800-64**			**1**	
	1975	S-2800-64	Lystbådehavn, Gedser. Læg I+II			
475		**S-2800-64-50-1**	**S-2800-70**		**1**	
	1978	S-2800-64-50-1	Ordensreglement for Gedser Lystbådehavn			
	1976	S-2800-65	Bådepladser i hovedstadsområdet			
	1961	S-2800-67-50-1	Ordenreglement for Skovshoved Strand			
	1976	S-2800-69	Broanlæg, Snekkersten			
	1976	S-2800-70	Lystbådehavn, Rønne			
476		**S-2800-71**	**S-2800-72**		**1**	
	1976	S-2800-71	Lystbådehavn, Rødvig Havn			
	1976	S-2800-72	Lystbådehavn, Gammel Hestehauge, Svendborg Sund			
477		**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
	1976	S-2800-73	Lystbådehavn, Køge. Læg I+II			
	1979	S-2800-73-50-1	Ordensreglement			
478		**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
	1976	S-2800-74	Lystbådehavn, Gisseløre, Kalundborg Fjord			
	1976	S-2800-74-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg I			
479		**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg II			
	1978	S-2800-75-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2800-78	Lystbådehavn, Frederikssund Havn			
480		**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
	1977	S-2800-79	Lystbådehavn, Nykøbing Sjælland			
	1977	S-2800-80-50-1	Ordensreglement			
481		**S-2800-81**			**1**	
	1977	S-2800-81	Lystbådehavn, Veddelev Hage, Roskilde Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
482		**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
	1977	S-2800-82	Lystbådehavn, Maltrup Vænge, Sakskøbing			
	1972	S-2800-83	Bro og estakadeværk ved Skælskør Amatør Sejlklub			
	1977	S-2800-85	Lystbådehavn, Gamborg Fjord			
483		**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
	1977	S-2800-87	Lystbådehavn, Valdemars Slot, Tåsinge			
	1977	S-2800-88	Lystbådehavne, Køge Bugt Strandpark. Læg I+II			
484		**S-2800-88-1**			**1**	
	1979	S-2800-88-1	Udbygning for havn nummer 1, Køge Bugt Strandpark			
485		**S-2800-88-2**			**1**	
	1978	S-2800-88-2	Udbygning for havn nummer 2, Vallensbæk			
486		**S-2800-88-3**			**1**	
	1978	S-2800-88-3	Udbygning for havn nummer 3, Ishøj			
487		**S-2800-88-4**			**1**	
	1978	S-2800-88-4	Udbygning for havn nummer 4, Hundige Havn			
488		**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
	1979	S-2800-88-4-a	Havneø 4a, Hundige			
	1979	S-2800-88-4-b	Havneø 4b, Hundige			
	1978	S-2800-91	Lystbådehavn, Guldborg			
	1976	S-2800-93	Lystbådehavn, Troense			
489		**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
	1979	S-2800-94	Lystbådehavn, Bagenkop			
	1979	S-2800-95	Ophalingsplads i Arnakke			
	1979	S-2800-96	Eventuel etablering af lystbådehavn i Køge Bugt			
	1980	S-2800-99	Lystbådehavn, Ronæsbro			
	1980	S-2800-100	Små-bådehavn, Hasle Havn			
	1980	S-2800-101	Lystbådehavn, Mårup			
490		**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
	1987	S-2800-102	Lystbådehavn, Kongebro, Middelfart			
	1980	S-2800-102-50-1	Ordensreglement			
491		**S-2800-103**			**1**	
	1982	S-2800-103	Udbedring og udvidelse af Faldsled Havn. Læg I+II			
492		**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
	1971	S-2800-103-1	Matrikulering og skelforandring, matrikel nr. 20, Faldsled By			
	1972	S-2800-104	Lystbådehavn, Rødvig			
493		**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
	1981	S-2800-105	Lystbådehavn, Klintholm Havn. Læg I+II			
	1982	S-2800-106	Lystbådehavn, Røsnæs			
494		**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
	1983	S-2800-107	Forslag til lokalplan nummer 21, Rødby			
	1984	S-2800-108	Godkendelse af fast anlæg ud for matrikel nr. 28a, Hesselø			
	1985	S-2800-110	Udvidelse af Vindeby Havn, Tåsinge			
	1985	S-2800-111	Lystbådehavn, Skarø			
495		**S-2800-112**			**1**	
	1985	S-2800-112	Lystbådehavn, Bandholm. Læg I+II			
496		**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
	1985	S-2800-113	Lystbådehavn, Agersø			
	1986	S-2800-114	Havneanlæg på Feddet, Gavnø Gods og havneanlæg-Roholte			
	1987	S-2800-115	Forslag til lokalplan nummer I-F 301, Hotel Assens Marina			
497		**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
	1987	S-2800-116	Anlæg af marina på Nordsjællands kyst ved Rågeleje			
	1987	S-2800-117	Feriecenter ved Reersø Havn			
	1987	S-2800-118	Lystbådehavn, Gilleleje			
	1987	S-2800-119	Lystbådehavn, Strøby Ladeplads			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
498		**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
	1987	S-2800-120	Stenkastningsmole ved indsejlingen til Fjellebroen Havn			
	1988	S-2800-124	Lokalplan nummer 15, fritidshavn i Sortsø			
	1988	S-2800-125	Lystbådehavn, Tisvildeleje			
	1978	S-2900-6-50-1	Ordensreglement for Nordre Arbejdshavn			
	1978	S-2900-6-60	Klassifikationsplan, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1971	S-2900-6-60-2	Kontrakt med Limfjordsøsterskompagniet om leje af areal			
	1977	S-2900-6-70-78	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1979	S-2900-6-70-79	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-80	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-81	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1982	S-2900-6-70-82	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1983	S-2900-6-70-84	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1984	S-2900-6-70-85	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1987	S-2900-6-78-2	Godkendelse af fyldplads på Agger Tange			
	1972	S-2900-6-100-1	Nordre Arbejdshavn, Agger			
499		**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
	1983	S-2900-10-1	Regnskabsafslutning 1984+1985, Anlægskonto finanslov 1984			
	1977	S-2900-10-77/78	Regnskab, Finansåret 1977/78			
	1978	S-2900-10-78	Regnskab, Finansåret 1978			
	1979	S-2900-10-79	Regnskab, Finansåret 1979			
	1980	S-2900-10-80	Regnskab, Finansåret 1980			
	1981	S-2900-10-81	Regnskab, Finansåret 1981			
500		**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
	1982	S-2900-10-82	Regnskab, Finansåret 1982			
	1976	S-2900-20-4	Godtgørelse for merarbejde			
	1979	S-2900-20-4-1	Ydelse af § 1, stk. 2-tillæg til landmålingstekniker Søren Dalgård			
	1987	S-2900-20-4-3	Betaling for tredelt tjeneste			
	1968	S-2900-20-7	Rådighedstjenesten i forbindelse med stormflodsledelsen			
501		**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
	1977	S-2900-20-8	Udgifter i forbindelse med lære- og praktikpladser			
	1977	S-2900-20-9	Varsling i henhold til afskedigelser i større omfang			
	1977	S-2900-20-10	Spørgsmål om erstatning for anvist arbejde uden for akkord			
	1980	S-2900-20-12	Oprettelse af et forfremmelsesnævn			
	1981	S-2900-20-13	Akademikernes Centralorganisation			
	1981	S-2900-20-14	Uniformsregulativ			
	1981	S-2900-30-1	Ledig stilling som kontorchef i kystinspektoratet			
502		**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
	1970	S-2900-31-78-2	Frederik den Syvendes Kanal, Løgstør			
	1976	S-2900-60	Klassifikationsplan			
	1975	S-2900-60-1	Overenskomst Finansministeriet og Specialarbejderforbund			
503		**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
	1967	S-2900-60-5	Overenskomst, Finansministeriet og Snedker-Tømrerforbundet			
	1978	S-2900-78	Personalebladet "Kyst-nyt"			
	1985	S-2900-78-3	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			
	1985	S-2900-78-4	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
504		**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
	1976	S-2900-81-1	Bevilling til afhændelse af matrikel nummer 54a, Harboøre			
	1977	S-2900-81-2	Lysning af servitut ved Sønderborg Lufthavn			
	1976	S-2900-81-3	Afhændelse af baneareal ved Harboøre til lodsejere			
	1977	S-2900-81-4	Adgangsvej til færgeleje, Nordre Limfjordstange			
	1978	S-2900-81-5	Bebyggelse og fiskeplads nord for Harboøre			
	1979	S-2900-81-6	Afståelse af areal til vejformål, Skærbæk			
	1981	S-2900-81-7	Reetablering af Svaneholm ledefyrlinie			
	1974	S-2900-82-2	Støbning-betonelementer på kystinspektoratets arbejdspladser			
	1974	S-2900-82-3	Tjenestebil til personbefordring			
	1976	S-2900-82-4	Anskaffelse af EDB-udstyr			
	1977	S-2900-82-6	Indkøb af strømmåleudstyr			
	1977	S-2900-82-7	Anskaffelse af positionsudstyr			
	1978	S-2900-82-9	Anskaffelse af hydraulisk gravemaskine ved høfdereparationer			
	1979	S-2900-82-10	Anskaffelse af elektronisk tachymeter			
505		**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
	1956	S-2900-94-20-2	Kompensationsordning for personale			
	1962	S-2900-94-50-1	Klapbro ved Ribe kammersluse			
	1971	S-2900-94-78-2	Ribe kammersluse, retssag			
506		**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
	1955	S-2900-94-97-1	Tjenesteboligerne ved Ribe kammersluse			
	1979	S-2900-94-100-2	Overdragelse af Ribe kammersluse til Ribe kommune			
	1971	S-2900-97-1	Kontorlokaler i Lemvig. Læg I+II			
507		**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
	1980	S-2900-97-2	Personaleforeningen "Finnehuset", Agger			
	1976	S-2900-100-4	Strandfodring, Thorsminde			
	1977	S-2900-100-6	Erstatningssager for færdselsuheld			
	1977	S-2900-100-8	Hoveddæmning, Gudenåen			
	1978	S-2900-100-9	Lejekontrakt Hydraulisk Institut-Skibsteknisk Laboratorium			
	1979	S-2900-100-10	Udnyttelse af jagtretten til statens arealer			
508		**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
	1980	S-2900-100-11	Retssager anlagt af Regnecentralen mod 17 statsinstitutioner			
	1980	S-2900-100-12	Tilmelding til bedriftssundhedstjeneste			
	1983	S-2900-100-13	Ordensreglement for Thorsminde Havn			
	1983	S-2900-100-14	Uddybning af Kalvebodløbet			
	1983	S-2900-100-15	Udleje af fiskeri i Flade Sø			
	1984	S-2900-100-16	Oprettelse af et oceanografisk center ved Meteorologisk Institut			
509		**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
	1984	S-2900-100-17	Udskiftning af statens uddybningsmateriel			
	1984	S-2900-100-18	Lemvig, 750 års jubilæum			
	1984	S-2900-100-19	Kystinspektoratets adgang til at føre lagerbeholdningskonto			
	1987	S-2900-100-21	Register for løn- og personalesystem			
	1987	S-2900-100-22	Projekt til samarbejde mellem privat og offentlig sektor			
	1974	S-2900-131-60-69	Lejemål vedrørende matrikel nummer 86cg, Thyborøn			
510		**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
	1974	S-2900-131-81-1	Afhændelse af ejendommen matrikel nummer 86bp, Thyborøn			
	1980	S-2900-131-81-2	Salg og mageskifte af arealer i Thyborøn - Hvide Sande			
	1987	S-2900-131-81-3	Salg af matrikel nummer 90 til Ulla Nielsen, Thyborøn			
	1974	S-2900-161-100-3	Statens eventuelle køb af halvøen Skallingen			
	1978	S-2900-161-100-4	Jagten på statens arealer på Skallingen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
511		**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
	1979	S-2900/79	Kystnyt - 1979			
	1980	S-2900/80	Kystnyt - 1980			
	1981	S-2900/81	Kystnyt - 1981			
	1982	S-2900/82	Kystnyt - 1982			
	1983	S-2900/83	Kystnyt - 1983			
512		**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
	1973	S-2900-alm-1	Kystinspektoratets organisation og personaleoversigt			
	1974	S-2900-alm-4-1	Stillinger i Kystinspektoratet			
	1984	S-2900-alm-4-2	Smedeværksted i Thyborøn			
513		**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
	1978	S-2900-a-3	Civilingeniør Jens Otto Andersen,			
	1965	S-2900-b-1	Civilingeniør J. Bulow Beck			
	1971	S-2900-b-2	Elektroniktekniker Karsten Bønding			
	1970	S-2900-b-3	Ingeniør K. Bjørnlund-Larsen			
	1954	S-2900-b-5	Overkonstruktør Thomas Rud Borgholm			
	1978	S-2900-b-6	Civilingeniør Erling Bay			
	1979	S-2900-c-3	Teknisk assistent Kim Kappel Christensen			
	1971	S-2900-e-1	Teknisk assistent Lene Emtkjær			
	1979	S-2900-f-1	Teknikumingeniør Preben Friis			
	1954	S-2900-g-1	Kontorchef Hans Frede Gnauer			
514		**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
	1952	S-2900-h-1	Civilingeniør F. Hofdahl			
	1961	S-2900-h-2	Civilingeniør Evan Hansen			
	1983	S-2900-j-5	Civilingeniør John Jensen			
	1979	S-2900-k-3	Civilingeniør Søren Knudsen			
	1980	S-2900-k-4	Teknisk assistent Grethe Stougaard Kristensen			
	1982	S-2900-k-5	Landmålingstekniker Jens Kjeldgaard			
	1985	S-2900-k-6	Ingeniør Bjørn Knudsen			
	1969	S-2900-l-1	Civilingeniør Christian Laustrup			
515		**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
	1971	S-2900-l-2	Konstruktør H.J. Lavrsen			
	1974	S-2900-l-3	Kontorfuldmægtig Anne Lund			
	1980	S-2900-l-4	Opmålingstekniker Asger Lauridsen			
	1985	S-2900-l-5	Teknisk assistent Tove Lisby			
	1974	S-2900-m-1	Formand Thomas Mensel			
	1978	S-2900-m-3	Civilingeniør Søren Mikkelsen			
	1980	S-2900-m-4	Civilingeniør H. Toxvig Madsen			
	1980	S-2900-n-5	Civilingeniør R. Birch Nielsen			
	1983	S-2900-n-6	Tømrer Verner Ø. Nielsen			
	1983	S-2900-n-7	Civilingeniør Niels H. Worm Nielsen			
	1981	S-2900-o-1	Teknisk assistent J.M. Olesen			
	1976	S-2900-r-1	Teknisk assistent Ole L. Røn			
	1980	S-2900-r-2	Teknisk assistent Lena Rasmussen			
	1952	S-2900-s-1	Kystdirektør H.B. Sørensen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
516		**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
	1970	S-2900-s-3	Teknikumingeniør B. Sandgrav			
	1979	S-2900-s-6	Akademiingeniør N.J. Springborg			
	1979	S-2900-s-7	Assistent Tove Saugmandsgård			
	1972	S-2900-t-1	Civilingeniør Flemming Thyme			
	1978	S-2900-t-2	Akademiingeniør H. Tobiasen			
	1979	S-2900-t-3	Teknikumingeniør Peter Thyssen			
	1987	S-2900-t-4	Karen Margrethe Tommerup,pension efter Ib Tommerup			
	1983	S-2900-v-2	Tømrersvend Sven Frichmann Villemoes			
	1983	S-2900-w-1	Teknikumingeniør Poul Wittus			
517		**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
	1974	S-3000-1	Dybdeforholdene i Drogden			
	1974	S-3000-2	Ny sejlrende til Agger Havn			
	1975	S-3000-3	Sejlrende ved Sælhundeholm Løb, Thyborøn			
	1979	S-3000-4	Gravning af sejlrende i Nissum Fjord			
518		**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
	1980	S-3000-5	Etablering af ny rute ved Hatter Barn			
	1980	S-3000-6	Uddybning af sejlløbet mellem Kattegat og Aalborg			
	1983	S-3000-7	Uddybning af sejlrende ved Kalvehave			
	1984	S-3000-8	Tilsanding af sejlrenden over Løgstør Grunde			
519		**S-3000-9**			**1**	
	1969	S-3000-9	Uddybning af Højestenenеløbet Ærøskøbing og Svendborg			
520		**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	
	1985	S-3000-10	Klapplads for Sælhundeholm Løb			
	1986	S-3000-11	Oprensning af sejlrende i Ringkøbing Fjord til Nørre Lyngvig			

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
1	S-100-1	S-100-2		1	
2	S-100-2			1	
3	S-100-2-80			1	
4	S-100-2-81			1	
5	S-100-2-82			1	
6	S-100-2-82			1	
7	S-100-2-82			1	
8	S-100-2-83			1	
9	S-100-2-83			1	
10	S-100-2-84			1	
11	S-100-2-84			1	
12	S-100-2-85			1	
13	S-100-2-86			1	
14	S-100-2-87	S-100-2-88		1	
15	S-100-7			1	
16	S-100-7-1	S-100-9		1	
17	S-100-12	S-100-15		1	
18	S-100-15			1	
19	S-100-16	S-100-21		1	
20	S-100-21	S-100-23		1	
21	S-100-24			1	
22	S-100-26			1	
23	S-100-30	S-100-36		1	
24	S-100-38	S-100-45		1	
25	S-100-46			1	
26	S-100-47	S-100-53		1	
27	S-100-54	S-100-60		1	
28	S-100-60			1	
29	S-100-60			1	
30	S-100-61	S-100-69		1	
31	S-100-70	S-100-76		1	
32	S-100-77	S-100-84		1	
33	S-100-84	S-100-91		1	
34	S-200-1-78	S-200-1-81		1	
35	S-200-1-82	S-200-1-88		1	
36	S-200-8	S-300-1		1	
37	S-300-1-20-2	S-300-2-7		1	
38	S-300-2-7-1			1	
39	S-300-2-7-1			1	
40	S-300-2-8			1	
41	S-300-2-9			1	
42	S-300-2-20-1	S-300-2-100-6		1	
43	S-300-2-100-7	S-300-6		1	
44	S-300-6-3	S-300-6-20-1		1	
45	S-300-6-20-2	S-300-7-8		1	
46	S-300-7-8			1	
47	S-300-7-8	S-300-7-9		1	
48	S-300-8			1	
49	S-300-8-2	S-300-8-83		1	
50	S-300-9			1	
51	S-300-9-20-1	S-300-10-20-1		1	
52	S-300-10-20-2	S-300-12		1	
53	S-300-12-20-1	S-300-13-8		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
54	S-300-13-9			1	
55	S-300-13-20-1	S-300-13-100-2		1	
56	S-300-13-100-3			1	
57	S-300-14	S-300-18-1		1	
58	S-300-19-2			1	
59	S-300-19-2			1	
60	S-300-19-4			1	
61	S-300-19-4			1	
62	S-300-19-4			1	
63	S-300-19-4			1	
64	S-300-19-4			1	
65	S-300-19-4			1	
66	S-300-19-4			1	
67	S-300-19-4-1			1	
68	S-300-19-4-1			1	
69	S-300-19-4-1			1	
70	S-300-19-4-1			1	
71	S-300-19-4-2			1	
72	S-300-19-4-2			1	
73	S-300-19-4-2			1	
74	S-300-19-4-3			1	
75	S-300-19-4-3			1	
76	S-300-19-4-3			1	
77	S-300-19-4-3	S-300-19-6		1	
78	S-300-19-7			1	
79	S-300-19-9	S-300-19-10		1	
80	S-300-19-10-1			1	
81	S-300-19-11	S-300-19-15		1	
82	S-300-23	S-300-23-20-2		1	
83	S-300-23-100-1			1	
84	S-300-23-100-2	S-300-26		1	
85	S-300-27			1	
86	S-300-27	S-300-29		1	
87	S-400-1	S-500-7-20-2		1	
88	S-500-8	S-500-10		1	
89	S-500-11	S-500-14-6		1	
90	S-500-14-7	S-500-18		1	
91	S-500-18-20-1	S-500-24		1	
92	S-600-2	S-600-3-40-1		1	
93	S-600-4	S-600-6-10-30		1	
94	S-600-6-20-1	S-600-14-10-30		1	
95	S-600-14-20-1	S-600-19-20-1		1	
96	S-600-20	S-600-32-20-1		1	
97	S-600-33	S-600-42		1	
98	S-600-42-20-1	S-600-46-20-1		1	
99	S-600-47-20-1	S-600-64		1	
100	S-600-65			1	
101	S-600-65			1	
102	S-600-66	S-600-70		1	
103a	S-600-I-12	S-600-I-12-20-2		1	
103b	S-600-I-12-50-1	S-600-I-12-100-3		1	
104	S-600-II-13	S-600-II-13-10		1	
105	S-600-II-13-20-1	S-600-II-13-60-1		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
106	**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
107	**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
108	**S-700-2**			**1**	
109	**S-700-2**			**1**	
110	**S-700-2**			**1**	
111	**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
112	**S-700-9**			**1**	
113	**S-700-10**			**1**	
114	**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
115	**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
116	**S-700-18**			**1**	
117	**S-700-18**			**1**	
118	**S-700-18**			**1**	
119	**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
120	**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
121	**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
122	**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
123	**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
124	**S-700-18-15**			**1**	
125	**S-700-18-16**			**1**	
126	**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
127	**S-700-19**			**1**	
128	**S-700-19**			**1**	
129	**S-700-19**			**1**	
130	**S-700-19**			**1**	
131	**S-700-19-1**			**1**	
132	**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
133	**S-700-19-3**			**1**	
134	**S-700-19-4**			**1**	
135	**S-700-19-5**			**1**	
136	**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
137	**S-700-20**			**1**	
138	**S-700-20**			**1**	
139	**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
140	**S-700-23**			**1**	
141	**S-700-23**			**1**	
142	**S-700-23**			**1**	
143	**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
144	**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
145	**S-700-24**			**1**	
146	**S-700-24**			**1**	
147	**S-700-24**			**1**	
148	**S-700-24**			**1**	
149	**S-700-24**			**1**	
150	**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
151	**S-700-24-1**			**1**	
152	**S-700-24-1**			**1**	
153	**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
154	**S-800-1**			**1**	
155	**S-800-2**			**1**	
156	**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
157	**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
158	**S-800-6**			**1**	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
159	S-800-9			1	
160	S-800-9			1	
161	S-800-9			1	
162	S-800-10	S-800-10-80-4		1	
163	S-800-10-81-12	S-800-12		1	
164	S-800-12	S-800-20		1	
165	S-800-22-2			1	
166	S-800-22-2	S-800-22-3		1	
167	S-800-24	S-800-27		1	
168	S-800-27			1	
169	S-800-27	S-800-27-1		1	
170	S-800-28			1	
171	S-800-28			1	
172	S-800-30			1	
173	S-800-31	S-800-39		1	
174	S-800-40			1	
175	S-800-40			1	
176	S-800-41	S-800-42		1	
177	S-800-42			1	
178	S-800-42			1	
179	S-800-42			1	
180	S-800-44	S-800-46		1	
181	S-800-47			1	
182	S-800-48	S-800-51		1	
183	S-800-52	S-800-56		1	
184	S-900-2	S-900-24		1	
185	S-900-25			1	
186	S-900-25			1	
187	S-900-25			1	
188	S-900-26	S-900-36		1	
189	S-900-44	S-900-64		1	
190	S-900-65	S-900-72		1	
191	S-900-73	S-900-81		1	
192	S-900-82	S-900-90		1	
193	S-900-91			1	
194	S-900-91			1	
195	S-900-91			1	
196	S-900-92	S-900-105		1	
197	S-1000-1	S-1000-7		1	
198	S-1000-24	S-1000-30-20-1		1	
199	S-1000-34	S-1000-34-1		1	
200	S-1000-37			1	
201	S-1000-37	S-1000-37-20-1		1	
202	S-1000-42	S-1000-50		1	
203	S-1000-51	S-1000-52		1	
204	S-1000-53	S-1000-64		1	
205	S-1000-66	S-1000-74		1	
206	S-1000-75	S-1000-82		1	
207	S-1000-83	S-1000-91		1	
208	S-1000-93	S-1000-107		1	
209	S-1000-108	S-1000-109		1	
210	S-1000-111	S-1000-122		1	
211	S-1100-2	S-1200-3		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
212	S-1200-11	S-1200-12		1	
213	S-1200-13	S-1200-18		1	
214	S-1200-21			1	
215	S-1200-21	S-1200-24		1	
216	S-1200-26			1	
217	S-1200-26			1	
218	S-1200-26			1	
219	S-1200-29	S-1200-31		1	
220	S-1200-32	S-1200-36		1	
221	S-1200-39	S-1200-43		1	
222	S-1200-47	S-1200-55		1	
223	S-1200-61	S-1200-68		1	
224	S-1200-69			1	
225	S-1200-69			1	
226	S-1200-69			1	
227	S-1200-69			1	
228	S-1200-69			1	
229	S-1200-71	S-1200-76		1	
230	S-1200-77	S-1200-78		1	
231	S-1200-80			1	
232	S-1200-81	S-1200-89		1	
233	S-1200-90	S-1200-93		1	
234	S-1200-94	S-1200-100		1	
235	S-1200-101	S-1200-103		1	
236	S-1200-104	S-1200-107		1	
237	S-1200-108	S-1200-114		1	
238	S-1200-115	S-1200-123		1	
239	S-1300-1			1	
240	S-1300-2			1	
241	S-1300-3			1	
242	S-1300-5			1	
243	S-1300-7	S-1300-8		1	
244	S-1300-11			1	
245	S-1300-11			1	
246	S-1300-13	S-1300-14		1	
247	S-1300-15			1	
248	S-1300-15			1	
249	S-1300-23	S-1300-26		1	
250	S-1300-27	S-1300-34		1	
251	S-1300-35	S-1300-41		1	
252	S-1300-43	S-1300-52		1	
253	S-1300-57			1	
254	S-1300-57	S-1300-66		1	
255	S-1300-71			1	
256	S-1300-71			1	
257	S-1300-71			1	
258	S-1300-78	S-1300-83		1	
259	S-1300-85	S-1300-89		1	
260	S-1300-92	S-1300-93-1		1	
261	S-1300-93-2	S-1300-105		1	
262	S-1300-108			1	
263	S-1300-113	S-1300-121		1	
264	S-1300-123	S-1300-126		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
265	S-1300-127	S-1300-132		1	
266	S-1300-134	S-1300-138		1	
267	S-1300-139	S-1300-142		1	
268	S-1300-143	S-1300-148		1	
269	S-1300-150	S-1300-157		1	
270	S-1300-158			1	
271	S-1300-158	S-1300-160		1	
272	S-1300-161	S-1300-163		1	
273	S-1300-164	S-1400-4		1	
274	S-1400-4	S-1400-15		1	
275	S-1500-8-1	S-1500-53		1	
276	S-1500-55	S-1500-73		1	
277	S-1500-74	S-1500-94		1	
278	S-1600-3	S-1600-7		1	
279	S-1600-8	S-1600-24		1	
280	S-1600-28	S-1600-35		1	
281	S-1600-36	S-1600-47		1	
282	S-1600-48	S-1600-50		1	
283	S-1600-51	S-1600-53		1	
284	S-1600-55	S-1600-57		1	
285	S-1600-59	S-1600-64		1	
286	S-1600-65	S-1600-78		1	
287	S-1600-80	S-1600-91		1	
288	S-1600-93	S-1600-99		1	
289	S-1600-102	S-1600-107		1	
290	S-1600-108	S-1600-112		1	
291	S-1600-114			1	
292	S-1600-116	S-1600-123		1	
293	S-1600-125	S-1600-128		1	
294	S-1600-130	S-1600-139		1	
295	S-1600-140	S-1600-143		1	
296	S-1600-144	S-1600-146		1	
297	S-1600-147	S-1600-148		1	
298	S-1600-150	S-1600-156		1	
299	S-1600-157	S-1600-162		1	
300	S-1600-163	S-1600-168		1	
301	S-1600-169	S-1700-13		1	
302	S-1700-15	S-1700-24		1	
303	S-1700-25	S-1700-37		1	
304	S-1700-38	S-1700-47		1	
305	S-1700-48	S-1700-54		1	
306	S-1700-55	S-1700-62		1	
307	S-1700-64	S-1700-72		1	
308	S-1700-73	S-1700-83		1	
309	S-1700-84	S-1700-91		1	
310	S-1700-94	S-1700-98		1	
311	S-1700-101	S-1700-108		1	
312	S-1700-109	S-1700-114		1	
313	S-1700-115	S-1700-118		1	
314	S-1700-119	S-1700-121		1	
315	S-1700-123	S-1700-131		1	
316	S-1700-132	S-1700-140		1	
317	S-1700-141			1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
318	S-1700-142	S-1700-149		1	
319	S-1700-150	S-1700-154		1	
320	S-1700-155	S-1700-158		1	
321	S-1700-159	S-1700-164		1	
322	S-1700-165	S-1700-169		1	
323	S-1700-170	S-1700-174		1	
324	S-1700-175	S-1700-179		1	
325	S-1700-180	S-1700-188		1	
326	S-1700-189	S-1700-193		1	
327	S-1700-194	S-1800-9		1	
328	S-1800-10			1	
329	S-1800-11	S-1900-16		1	
330	S-1900-22	S-1900-47		1	
331	S-1900-53	S-1900-89		1	
332	S-1900-92	S-1900-97		1	
333	S-1900-98	S-1900-104		1	
334	S-1900-105	S-1900-106		1	
335	S-1900-107	S-1900-114		1	
336	S-1900-115	S-1900-124		1	
337	S-1900-125	S-1900-136		1	
338	S-1900-137	S-1900-138		1	
339	S-1900-139	S-1900-145		1	
340	S-1900-146	S-1900-155		1	
341	S-1900-156	S-1900-164		1	
342	S-1900-165	S-1900-175		1	
343	S-1900-176	S-1900-184		1	
344	S-1900-185	S-1900-191		1	
345	S-1900-192	S-1900-196		1	
346	S-1900-197	S-2000-10		1	
347	S-2000-11	S-2000-12-1		1	
348	S-2000-15	S-2000-41		1	
349	S-2000-46	S-2000-54		1	
350	S-2000-55	S-2000-74		1	
351	S-2000-76	S-2000-77		1	
352	S-2000-79	S-2000-82		1	
353	S-2000-87	S-2000-96		1	
354	S-2000-97	S-2000-106		1	
355	S-2000-107	S-2000-112		1	
356	S-2000-114	S-2000-122		1	
357	S-2000-123	S-2000-129		1	
358	S-2000-130	S-2000-148		1	
359	S-2000-149	S-2000-161		1	
360	S-2000-162	S-2000-176		1	
361	S-2000-177	S-2000-181		1	
362	S-2000-182	S-2000-183		1	
363	S-2000-184	S-2000-195		1	
364	S-2000-196	S-2000-208		1	
365	S-2000-209	S-2000-222		1	
366				1	
367	S-2000-235	S-2000-244		1	
368	S-2000-245	S-2000-254		1	
369	S-2000-255	S-2000-262		1	
370	S-2000-263	S-2000-270		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
371	S-2000-271	S-2100		1	
372	S-2100-1	S-2100-5		1	
373	S-2100-9	S-2100-27		1	
374	S-2100-31	S-2100-40		1	
375	S-2100-41	S-2100-56		1	
376	S-2100-57	S-2100-66		1	
377	S-2100-67	S-2100-69		1	
378	S-2100-70	S-2100-98		1	
379	S-2100-99	S-2100-109		1	
380	S-2100-110			1	
381	S-2100-110	S-2100-112		1	
382	S-2100-113	S-2100-119		1	
383	S-2200-3			1	
384	S-2200-10	S-2200-13		1	
385	S-2200-13			1	
386	S-2200-19	S-2200-23		1	
387	S-2200-29	S-2200-38		1	
388	S-2200-39			1	
389	S-2200-40	S-2200-59		1	
390	S-2200-60	S-2200-65		1	
391	S-2200-66	S-2200-76		1	
392	S-2200-78	S-2200-90		1	
393	S-2200-91			1	
394	S-2200-92	S-2200-103		1	
395	S-2200-104	S-2200-110		1	
396	S-2200-111	S-2200-121		1	
397	S-2300-1	S-2600-4		1	
398	S-2600-6	S-2700-1		1	
399	S-2700-1-50-1	S-2700-3		1	
400	S-2700-3	S-2700-5		1	
401	S-2700-5			1	
402	S-2700-5			1	
403	S-2700-5			1	
404	S-2700-5	S-2700-6		1	
405	S-2700-7	S-2700-9		1	
406	S-2700-9			1	
407	S-2700-10	S-2700-11-50-1		1	
408	S-2700-12	S-2700-12-50-1		1	
409	S-2700-13			1	
410	S-2700-14	S-2700-18		1	
411	S-2700-19			1	
412	S-2700-19	S-2700-21		1	
413	S-2700-21	S-2700-25		1	
414	S-2700-26	S-2700-27		1	
415	S-2700-34	S-2700-35		1	
416	S-2700-35	S-2700-35-50-1		1	
417	S-2700-36			1	
418	S-2700-36			1	
419	S-2700-37	S-2700-38		1	
420	S-2700-40			1	
421	S-2700-40	S-2700-40-50-1		1	
422	S-2700-41			1	
423	S-2700-41-50-1	S-2700-46		1	

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
424	S-2700-46			1	
425	S-2700-46			1	
426	S-2700-46			1	
427	S-2700-47	S-2700-48		1	
428	S-2700-49	S-2700-50		1	
429	S-2700-50-50-1	S-2700-52		1	
430	S-2700-55	S-2700-56		1	
431	S-2700-57	S-2700-58		1	
432	S-2700-59	S-2700-60-50-1		1	
433	S-2700-62			1	
434	S-2700-62			1	
435	S-2700-62			1	
436	S-2700-63	S-2700-65-50-1		1	
437	S-2700-66			1	
438	S-2700-67	S-2700-69		1	
439	S-2700-70	S-2700-72		1	
440	S-2700-72	S-2700-74-50-1		1	
441	S-2700-75			1	
442	S-2700-75			1	
443	S-2700-77	S-2700-80		1	
444	S-2700-81	S-2700-87		1	
445	S-2700-88	S-2700-91		1	
446	S-2700-92	S-2700-95		1	
447	S-2700-96	S-2700-99		1	
448	S-2700-100	S-2700-101		1	
449	S-2700-102			1	
450	S-2700-106	S-2800-1		1	
451	S-2800-2			1	
452	S-2800-3			1	
453	S-2800-4	S-2800-4-50-1		1	
454	S-2800-5			1	
455	S-2800-6			1	
456	S-2800-8	S-2800-12		1	
457	S-2800-15	S-2800-16		1	
458	S-2800-17	S-2800-19		1	
459	S-2800-20	S-2800-23-50-1		1	
460	S-2800-24	S-2800-25		1	
461	S-2800-26			1	
462	S-2800-27	S-2800-27-50-1		1	
463	S-2800-30	S-2800-41		1	
464	S-2800-42	S-2800-42-50-1		1	
465	S-2800-43			1	
466	S-2800-44			1	
467	S-2800-44	S-2800-49		1	
468	S-2800-50	S-2800-53-50-1		1	
469	S-2800-54	S-2800-55		1	
470	S-2800-56	S-2800-57		1	
471	S-2800-58			1	
472	S-2800-58-50-1	S-2800-61		1	
473	S-2800-62	S-2800-62-50-1		1	
474	S-2800-64			1	
475	S-2800-64-50-1	S-2800-70		1	
476	S-2800-71	S-2800-72		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
477	**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
478	**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
479	**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
480	**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
481	**S-2800-81**			**1**	
482	**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
483	**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
484	**S-2800-88-1**			**1**	
485	**S-2800-88-2**			**1**	
486	**S-2800-88-3**			**1**	
487	**S-2800-88-4**			**1**	
488	**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
489	**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
490	**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
491	**S-2800-103**			**1**	
492	**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
493	**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
494	**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
495	**S-2800-112**			**1**	
496	**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
497	**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
498	**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
499	**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
500	**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
501	**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
502	**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
503	**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
504	**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
505	**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
506	**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
507	**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
508	**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
509	**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
510	**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
511	**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
512	**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
513	**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
514	**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
515	**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
516	**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
517	**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
518	**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
519	**S-3000-9**			**1**	
520	**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
29-11-2023

Journalnummer:
23/28771

Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
TSR@sa.dk

Sidenummer:
1/1

Ved e-mail af 18. november 2023 har I anmodet om aktindsigt på følgende måde;

"Geohav har tidligere været i dialog med Rigsarkivet om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have haft rekvireret Rigsarkivet adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre;

- *S 1200-12 under pakkenr 212*
- *S 1200-21 under pakkenr 215*

Såfremt ovenstående sager har været tilgået siden 8. september 2022, forespørges ligeledes om muligt, om hvem som har tilgået disse".

Rigsarkivet har behandlet jeres anmodning efter offentlighedsloven.

Under henvisning til offentlighedslovens § 7 kan Rigsarkivet oplyse, at Rigsarkivet via opslag i det interne bestillingssystem har kunnet konstatere, at de omtalte arkivalier i perioden den 8. september 2022 til 18. november 2023 har været bestilt én gang. Bestillingen var foretaget af en medarbejder i Rigsarkivet. Ved forespørgsel har den pågældende medarbejder oplyst, at arkivalierne blev bestilt, da den afleverende myndighed (Transportministeriet) havde spørgsmål til, hvordan afleveringen af arkivalier til Rigsarkivet var foregået. Efter telefonisk drøftelse blev sagen oplyst, og det var herefter ikke nødvendigt at fremtage de omtalte arkivalier og give adgang hertil. Bestillingen blev derfor afsluttet, og arkivalierne har derfor ikke været fremtaget siden jeres seneste forespørgsel."

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af spørgsmål til afgørelsen.

Venlig hilsen
Torben Skytte Raahede

Økonomi og Magasiner

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Transportministeriet

Departementet

Tænketanken GeoHav
Sarah Emilie Rasmussen
Data@geohav.dk

1. december 2023
2023-5400

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt

Ved e-mail af 25. november 2023 har du anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *" Under henvisning til Ministeransvarlighedsloven § 5 Stk. 2 samt gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, offentlighedsloven samt særligt Miljøoplysningsloven og dennes § 3 anmoder GeoHav hermed om aktindsigt i datagrundlaget for tidligere Transportminister Benny Engelbrechts udtalelse af 1. december 2021, om at der er jo taget analyser af forurening af fjordbunden af Limfjorden, og der er jo heller ikke fundet asbest i den forbindelse.*
>
> *Datagrundlaget udbedes øjeblikkeligt fremsendt data@geohav.dk i form af DANAK akkrediterede analyserapporter dateret før 1. december 2021, hvilke for analyseparametrene actinolit, amosit, anthophyllit, chrysotil, crocidolit samt tremolit, hvilke alle repræsenterer asbest, er anført ikke påvist"*

Ministeriet er ikke i besiddelse af materiale, der er omfattet af din aktindsigtsanmodning.

Din anmodning om aktindsigt kan derfor ikke imødekommes, jf. offentlighedsloven § 7, stk. 1, forudsætningsvis.

Med venlig hilsen

Pia Brodersen

Pia Brodersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: gitte@ramhoej.net (gitte@ramhoej.net)
Titel: Høringssvar 2023/24. Egholmmotorvejen. Vedr. drikkevand.
Sendt: 06-01-2024 19:56
Bilag: 2024-01-07 Høringssvar MKV og forslag til anlægslov vedr. drikkevand.pdf;

Til Vejdirektoratet
Indleveret via høringsportalen

Til Transportministeren
Fremsendt pr mail til trm@trm.dk; arp@trm.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 6/1-2024

Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen og Transportministerens høring vedr. forslag til anlægslov – Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup

Dette høringssvar vedr. drikkevand og indleveres på vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i egholmlinjen, CVR 33806108. Høringssvaret angår forslag til anlægslov og Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 - geologi og grundvand.

Konklusion vedr. anlægsloven i forhold til drikkevand, jf. lovens § 5 og § 6
Konklusionen vedr. forslag til anlægslov er, at forslaget må forkastet, navnlig på grund af lovens § 5 og § 6. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirektivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Derudover ophæver anlægsloven den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti. Folketinget bør forkaste anlægsloven helt idet vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes. Denne og fremtidige anlægslove bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Transportministeriet/Vejdirektoratet bedes dertil gøre Folketinget opmærksom på, at de alternativer, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet, er opfyldt efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Se uddybende om baggrunde for konklusionen nedenfor i afsnit 3.

Bemærkninger vedr. Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13:
Vurderingerne i Miljøkonsekvensrapporten opfylder ikke kravene i vandrammedirektivet (EP/Rdir 2000/60) som implementeret i Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

Det kan på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten konkluderes, at motorvejsprojektet både ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen gør det umuligt for Folketinget at overholde miljømålene for det nydannede grundvand i to særligt sårbare boringsnære områder (BNBO) til de almene vandværker. Det drejer sig om de boringsnære områder ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Folketinget må ikke give tilladelse til Egholmmotorvejen, når kravene i vandrammedirektivet ikke kan opfyldes. Projektet skal opgives, da det forringer den gode tilstand for grundvandet, der er opfyldt nu.

Når projektet forringer den gode tilstand af miljøet, kan det ikke gennemføres, når der er alternativer, jf. vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7. Der er som anført brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet. Endnu er ingen alternativer undersøgt som foreskrevet efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre fyldestgørende for påvirkningen af målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster i tilstrækkelig grad til, at Folketingets medlemmer, offentligheden, samt Miljøstyrelsen og Aalborg Kommune som berørte myndigheder, kan vurdere, om grundlaget for vurderinger i Miljøkonsekvensrapporten er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – herunder om projektet i det lys er politisk ønskeligt.

Miljøkonsekvensrapporten er ikke fyldestgørende for så vidt angår drikkevand, og opfylder ikke kravene i vejlovens § 17g, stk. 4, eller vandrammedirektivets krav til vurderinger om grundvand. Miljøkonsekvensrapporten opfylder dermed ikke kravene til at kunne danne grundlag for en gyldig vedtagelse af en anlægslov.

Miljøkonsekvensvurderingens kapitel 13 vedr. ”Geologi og grundvand” er ufærdigt. Vurderingerne er ufuldstændige og er nærmest vildledende.

Vedr. anlægsfasen udgøres fejlene af ufyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand (se A). Selv hvor rapporten dog konkluderer, at målopfyldelse kan påvirkes negativt på grund af Grundvandssænkning mangler fyldestgørende konklusioner (B), og de nødvendige afklarende undersøgelser udskydes ulovligt til senere (C). MKV-2023 konkluderer endda FORKERT, at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup, fordi rapporten fejlagtigt kun forholder sig til det mellemste drikkevandslag, men ikke det øverste og det nederste der forsyner Aalborgs borgere (D) Derudover omtales det slet ikke, at påvirkningen vil være væsentlig og indebære en negativ påvirkning for det øverste grundvandslag både ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen (E). Fejlene medfører, at Miljøkonsekvensvurderingen anfører, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse for BNBO i Drastrup. Konklusionen er åbenlyst forkert. Det står klart, at miljøpåvirkningen allerede i anlægsfasen er negativ og kan være til hinder for målopfyldelse, der sikrer rent drikkevand til Aalborgs borgere (F).

Vedr. driftsfasen overholder Miljøkonsekvensrapportens vurderingen på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, eller de krav, der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet, idet afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte og beslutningerne udskudt (G).

Se uddybende om fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 nedenfor i afsnit 2, litra A-F.

1. Fakta om BNBO Drastrup og Lindholm/Hvorup
Motorvejens linjeføring incl. udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen er planlagt gennem de meget sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) til de almene vandværker i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads. Dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune. Nøglevandværket skal tage over, når andre vandværker må lukke. Vandværket forsyner ca. 1/3 af borgerne i Aalborg, altså henved ved 100.000 mennesker. Det rene vand udgør også forsyningskilden til en betydelig del af Aalborgs erhvervsvirksomheder.

Jordbunden i grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt) med et overlag af sand eller grus. I BNBO mangler grundvandsressourcerne et beskyttende lerlag. Det, der udledes eller spildes, siver derfor direkte og urenset ned i grundvandet. Grundvandsmagasinerne er derfor meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, som følge af anlæg og drift af Egholmmotorvejen. (Se tabel 13.4 ”Spild og uheld”).

I BNBO er det muligt at benytte Miljøbeskyttelseslovens § 24 til at forbyde aktiviteter, der udgør en risiko for forurening af et vandindvindingsanlæg. Inden for BNBO kan risikoen for forurening med miljøfremmede stoffer være øget, som følge af begrænset højere koncentrationer på grund af manglende opblanding, og øget grundvandsdannelse som følge af sænkning af grundvandets trykniveau.

Store dele af det grundvandsdannende opland og kildepladszonen i Drastrup har en lav nitratudvaskning (<25 mg/l), hvilket blandt andet afspejler, at der er en række tinglyste dyrkningsdeklarationer i området. Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i mere end 30 år. Inden for BNBO må der i dag ikke ændres terræn, bygges nyt eller udledes miljøfremmede stoffer.

Projektet kan således have konsekvenser for henved 100.000 mennesker, der hver dag drikker helt rent grundvand fra BNBO (Drastrup og Lindholm/Hvorup) direkte fra hanerne i egne husholdninger. Der er desværre ikke mange steder i Danmark, hvor grundvandet stadig er så rent.

2. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i anlægsfasen

A. MKV-2023 indeholder ikke fyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand
Indledningsvist bemærkes, at hverken Miljøkonsekvensrapport 2011 eller Miljøkonsekvensrapport 2021 har indeholdt vurderinger, der opfylder kravene i vandrammedirektivet, jf. Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høringen vedr. udkast til anlægslov 2021/2022. Det er en hovedårsagen til, at den nuværende supplerende Miljøkonsekvensrapport-2023 er i høring.

Imidlertid må konstateres, at Miljøkonsekvensrapport-2023 ikke formår at rette op på manglerne. Miljøkonsekvensrapporten iagttager forsat ikke de skærpede krav til vurderinger med udgangspunkt i grundvandets miljømål.

I Miljøkonsekvensrapport-2023, side 500, anføres om BNBO i Drastrup: For den terrænnære og den dybe forekomst er den kemiske tilstand god. Tilsvarende ses side 527 vedr. beskrivelsen af grundvandsforekomsterne i BNBO til vandværkerne i Drastrup og Lindholm Hvorup:

> *"Grundvandsforekomsterne har god kvantitativ tilstand. For de terrænnære (det nydannede grundvand) og den dybe grundvandsforekomst (dannet før landbrugets industrialisering)) gælder ligeledes, at der en god kemisk tilstand".*

Dette er helt korrekt. Grundvandet er i god kemisk tilstand. Dvs. vandrammedirektivets krav om målopfyldelsen er lykkedes i de to BNBO grundet de mangeårige restriktioner.

Vandrammedirektivet forpligter herefter Folketinget til IKKE at forringe grundvandets kemiske tilstand. Det er derfor heller ikke foreneligt med EU-retten, hvis Folketinget giver tilladelse til et motorvejsprojekt, der kan medføre en forringelse af den kemiske gode tilstand. Folketinget må ikke forringe grundvand, hvor der er målopfyldelse i forhold til vandrammedirektivet.

Det er et krav i medfør af vandrammedirektivet, at en Miljøkonsekvensvurdering skal indeholde en vurdering af om et projekt kan påvirke grundvandsforekomsten på en måde, så det forringer grundvandets miljømål.

Borgerbevægelsens indsigelse om fejl i MKV (A): Miljøkonsekvensvurdering-2023 er behæftet med væsentlige mangler, da den ikke indeholder fyldestgørende vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomstens tilstand og deres mulighed for målopfyldelse.

B. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men mangler fyldestgørende konklusioner

Det fremgår af Miljøkonsekvensvurdering-2023 at det rene, nydannede grundvandet allerede i anlægsfasen er truet af ændringer i terræn, der bygges nyt og at der vil ske en forurening med miljøfremmede stoffer.

Anlægget af Egholmmotorvejen er i strid med de forebyggende bestemmelser om beskyttelse af det særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO) ved Drastrup og Lindholm/Hvorup Vandværk.

I henhold til MKV-2023, skal grundvandet sænkes i anlægsfasen i BNBO i en længere periode. Det fremgår af teksten side 526, om *Påvirkning*, at

*"Grundvandssænkningerne **medfører en negativ påvirkning** i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne.*

*Grundvandssænkning **medfører en mobilisering af forurening**, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning.*

*Oppumpningen ved byggegruberne **vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand**."*

Det står således klart, at det ikke kan afvises, at sænkningen af grundvandet allerede i anlægsfasen vil påvirke målopfyldelsen for det rene drikkevand. MKV-2023 har imidlertid ingen vurderinger, der viser hvorledes forringelse undgås på teknisk vis. Teksten følges alene op med en ufærdig konklusion, side 521:

"Omfanget af grundvandssænkningen skal minimeres mest muligt. Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".

Miljøkonsekvensrapporten mangler de detaillerede beskrivelser af, hvor stor omfanget af grundvandssænkningerne må være. Det er ikke tilstrækkeligt fyldestgørende til at opfylde vejlovens § 17g, og blot anføre, at grundvandssænkningen skal "minimeres mest muligt. Det er utilstrækkeligt, idet påvirkningen af grundvandet da henstår i det uvisse. Miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændig.

C. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men udskyder de nødvendige undersøgelser til senere

Det fremgår af MKV-2023, at

"*Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".*

Det er ikke foreneligt med vejlovens § 17g, jf. kravene i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, at afslutte rapporten uden de nødvendige geotekniske undersøgelser til detailprojekteringsfasen.

De geotekniske undersøgelser skal udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratet skal overholde vejlovens kapitel 2a. Kapitlet medfører, at vejdirektoratet er forpligtet til at afslutte anlægsprojekteringen i den lovforberedende fase, INDEN den lovvedtagende fase igangsættes. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal derfor laves færdig.

Udskydelsen af nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen er uforenelig med VVM-direktivets krav om at en miljøkonsekvensrapport skal være fuldstændig. Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse. Dette skyldes, at det samtidigt i udkast til anlægslovens § 5 og § 6 foreslås, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand skal ophæves for projektområdet og alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved call in.

Det er således reelt Transportministeren, der skal overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet – og dermed forholde sig til projektets detailprojektering og dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere.

D. MKV-2023 konkluderer FORKERT at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup

I følge Miljøkonsekvensrapportens Tabel 13.10 om grundvandssænkning oplyser, om BDNO Drastrup:

> *"Ny Nibevej: vedr. Grundvandsforekomster: der er manglende målopfyldelse"*

På det grundlag konkluderes forkert, at påvirkningen efter en grundvandssænkning kun vil påvirkes "moderat":

> *"Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible lokale ændringer af grundvandskemien. Da magasinerne flere steder er sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til BNBO i Drastrup og Lindholm/Hvorup.*
>
> *Intensiteten vurderes dog at være lav, og udbredelsen lokal, da grundvandssænkningen primært vil være knyttet til de sekundære magasiner. Sårbarheden vurderes at være medium, da de grundvandskemiske forhold over tid vil vende tilbage til den oprindelige tilstand, efter ophørt grundvandssænkning. Dette kan dog være en længerevarende proces, og varigheden af påvirkningen vurderes at være lang.*
>
> ***Samlet set vurderes konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, at være moderat**. S. 532 tabel 13.12"*

MKV er vildledende. Konklusionen er forkert. Det er en grov fejl.

Det er ikke korrekt, at der er "manglende målopfyldelse vedr. BDNO i Drastrup ved Ny Nibevej. Miljøkonsekvensvurderingens ignorerer det øverste og det nederste helt rene grundvandslag i vurderingen. Vurderingen er kun taget med udgangspunkt i det mellemste lag i grundvandsmagasinet,

altså inden de i Aalborg pålagte og tinglyste restriktioner i forbindelse med omlægningen af landbrug til skov og vedvarende græs uden brug af gødning og sprøjtning.

MKV skal tage udgangspunkt i det øverste nydannede grundvandsmagasin, hvor der er målopfyldelse. Det er dette nydannede grundvandsmagasin, der er fremtidens drikkevand.

Grundvandssænkningen må ikke forringe målopfyldelsen i det nydannede og rene grundvandslag. Dette vil være i strid med vandrammedirektivet som implementeret i lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

E. MKV-2023 mangler at konkludere at påvirkningen vil være væsentlig og give negativ påvirkning for det øverste grundvandslag ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen

I Miljøkonsekvensrapport-2023 anføres side 527:

> *"Grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt), sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag.*
>
> *Grundvandsmagasinerne er meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild under anlægsarbejdet, hvilket kan have betydning for vandkvaliteten … man skal være særlig opmærksom på spild"*

Vurderingen i MKV er, at anlægsfasens påvirkning af det nydannede grundvand er en påvirkning til det værre, men de tekniske løsninger, dette nødvendiggør, afklares ikke fyldestgørende: Hvordan skal "man" være særlig opmærksom på spild? Beskrivelsen i MKV er ukonkret og alt for overordnet til at opfylde kravene i vejlovens § 17g.

F. MKV-2023 konkludere på grund af ovenstående fejl forkert, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse

Den samlede vurdering i MKV vedr. miljøpåvirkning (Sårbarhed, geografisk udbredelse, Intensitet, og varighed), er Tabel 13.12 side 532:

> *"På baggrund heraf vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset".*

Som beskrevet ovenfor er de vurderinger, der ligger til grund for den endelige konklusion behæftet med væsentlige fejl og mangler, herunder retlige. Konklusionen er truffet på et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag, hvor nødvendige undersøgelser udskydes til senere, og hvor vurderingerne

fejlagtigt ignorere målopfyldelse i det nederste og øverste drikkevandslag. Det er usagligt og forkert, at konkludere noget om påvirkning på baggrund af det mellemste drikkevandslag. Det bestrides at der er belæg for at konkluderer, at påvirkningen af anlægsfasen kan være "begrænset". Denne vurdering er upræcis, hvortil kommer, at selv en begrænset (altså nogen) påvirkning er uacceptabel ift. til den nuværende beskyttelse.

G. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i driftsfasen

Miljøkonsekvensrapporten anfører vedr. Miljøpåvirkning i driftsfasen, om Spildhændelser og nedsivning af vejvand, side 533 Tabel 13-13:

> *"Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning.*
>
> *Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres der ud over med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.*
>
> *I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse".*

Sammenfatning anføres side 537 i Tabel 13-14.

> *"Miljøpåvirkning Sårbarhed: Høj. Geografisk udbredelse: lokal. Intensitet: Middel. Varighed: Lang.*
> *Påvirkning af grundvandskvalitet: Begrænset."*

Og side 537 øverste afsnit:

> "Det er forudsat, at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".

Miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at driftens påvirkning af grundvandskvaliteten er upræcis og uden reel vurdering af risiko for miljøpåvirkningerne. Der er ingen oplysninger om hvilke fremtidsscenarier for nedbørsmængder og hyppigheder ved de kommende klimaændringer, der lægges til grund, og som skal danne grundlag for dimensioneringen af kantopsamlinger. Membraner, tætte afvandingssystemer og do regnvandsbassiner kan umuligt være tætte, lige så længe fremtidens generationer har brug for rent drikkevand. Vurderingen indeholder en "afværgeforanstaltning" om "*et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter."* og *"Regnvandsbassiner (..) med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune."* Det henstår i det uvisse, hvad der gør afvandingssystemet tæt og hvordan et *"dobbelt betonitmembran"* skal sikre mod fremtidig negativ påvirkning af drikkevandet.

Det hele krydres af en ansvarsfraskrivelse om *"at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".* Hvilken lovgivning? Der er netop ingen lovgivning, der gælder, og derfor ingen lovgivning der håndteres, når både lovgivningen og funktionsadskillelsen, ophæves ved vedtagelse af anlægsloven, jf. dennes § 5 og § 6.

De mangelfulde vurderinger fortsætter sider 529, hvor det under afsluttende bemærkninger, anføres:

> *"Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget".*
>
> *"Overvågning generelt: Grundvandssænkningen, spild mm i anlægsfasen og i driften skal grundvandskvaliteten overvåges, miljøforureninger skal opspores og analyseres. "*

Vurderingen overholder på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, elle de krav der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet. De påtænkte afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte, risikovurderingen og beslutningerne udskudt til et senere ukendt tidspunkt.

Folketinget har ansvaret for kvalitetssikringen af Miljøkonsekvensrapporten. Ovenstående vurderinger er uafsluttede, og ikke endelige. Det er en fejl, at det ikke fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, at forureningen fra motorvejsprojektet gør det klart vanskeligere og muligvis helt vil forhindre, at miljømålene for rent drikkevand opfyldes. Risikoen for væsentlig og negative påvirkninger stor. De afgørende beslutninger og undersøgelser udskydes til et uafklaret senere tidspunkt, uden at påvirkningerne er afklarede. Det er naturligvis en forudsætning for projektets lovlige gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget i den for projektet gældende miljøkonsekvensvurdering. Vurderingerne skal være foretaget i Miljøkonsekvensrapporten, og kan ikke udskydes til senere, jf. VVM-direktivet. Heller ikke selv om der iværksættes overvågning i forbindelse med anlæg.

Derudover vil der være væsentlige økonomiske udgifter forbundet med anlæggelsen og driften, idet Aalborg Kommune, Forsyningsvirksomhederne i al fremtid vil have ansvar for overvågning, opsporing, analyser og rensning. Udgifter der kun kan afholdes, hvis Vandforbrugerne betaler for det.

3. Bemærkninger til Forslag til anlægslov § 5 og § 6

3.1. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af drikkevand i strid med vandrammedirektivet

Det fremgår af bemærkningerne til anlægslovens § 5 og § 6 i Kapitel 3 - Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange, at

> *"Eksisterende beskyttelse af det særligt sårbare beskyttede boringsnære område (BNBO) til vandværkerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup ophæves og kan ikke påklages til anden myndighed."*

Under bemærkninger til lovforslaget, Pkt. 19.17 side 93 til side 97, anføres:

"Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. ***Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.***

Det nydannede grundvand til de 2 vandværker er terrænnær. ***Forekomsterne opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand i vandområdeplan 2021-2027. Både de terrænnære forekomster og den dybe forekomst opfylder ligeledes miljømålet om god kemisk tilstand****".*

Borgerbevægelsen protesterer på det kraftigste mod ophævelsen af den eksisterende beskyttelse af det nydannede grundvand (det terrænnære grundvand) i de to BNBO grundvandsmagasiner i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, både når den læses som skrevet, og når der korrigeres for fejl, at de eksisterende miljømål ikke kan opretholdes for de to vandværker, hverken ved anlæg eller drift af Egholmmotorvejen. Staten er forpligtet til at sikre god miljøtilstand i grundvandet. Hvis den nuværende deklaration, der vil fremtidssikre 1/3 af Aalborgs borgere rent drikkevand ophæves, er der ingen beskyttelse af det terrænnære drikkevand. Som det anføres i bemærkningerne, er behovet for beskyttelse stort. Deklarationerne skal opretholdes.

Ophævelsen af beskyttelsen forekommer derfor mere vidtgående end blot at ophæve den beskyttende deklaration. Det lader til at Anlægsloven lægger op til at den beskyttelse der følger af den danske vandlovgivning tillige skal ophæves. Dette vil være traktatstridigt, da vandrammedirektivet, herunder navnlig artikel 4, stk. 7 derved tilsidesættes. Et projekt må ikke forringe vandkvaliteten i grundvandsmagasiner, der opfylder miljømålene. Det gør begge BDNO, der påvirkes af anlægsprojektet.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten at risikoen for en varig og irreversibel forurening af det terrænnære grundvandsmagasin, allerede vil finde sted i anlægsfasen.

De foreslåede afværgeforanstaltninger er ikke tilstrækkelige og vurderingerne "moderat" og "begrænset" er diffuse og ikke begrundet. Miljøkonsekvensrapporten er som anført indledningsvis og i afsnit 2 ikke fyldestgørende, og kan ikke danne grundlag for en gyldig anlægslov. Det står klart, at anlægsarbejderne vil forringe den nuværende miljøtilstand af grundvandsforekomsterne i det terrænnære grundvand i området (BNBO), og vil forhindre en senere målopfyldelse. Det vil være i strid med vandrammedirektivet at tillade anlægsarbejderne, der forringer det opnåede gode miljø og forhindre fremtidig målopfyldelse.

Anlægslovens bemærkninger knytter sig til Miljøkonsekvensrapport-2023's fejlbehæftede vurderinger, vedr. afværgeforanstaltninger i driftsfasen, herunder at påvirkningen kun er "begrænset", trods "varig og irreversibel". Anlægslovens bemærkninger er utilstrækkelige og forkerte af samme grunde som anført ovenfor i afsnit 2, under litra G.

3.2. Anlægsloven udskyder beslutninger til detailprojekteringsfasen i strid med VVM-direktivet

Som anført ovenfor under 2C fremgår det af Miljøkonsekvensrapporten, at en række undersøgelser vedr. grundvand og afgørende beslutninger udskydes til et uafklaret senere tidspunkt i "detailprojekteringsfasen".
De geotekniske undersøgelser og de afgørende beslutninger skal efter vejlovens kapitel 2a, jf. VVM-direktivet, udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal korrigeres.

Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse, når Miljøkonsekvensrapporten sammenholdes med udkast til anlægslovens § 5 og § 6. I udkast til anlægslov foreslås i § 5 og § 6, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand, skal ophæves for projektområdet, og at alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved en uafgrænset beføjelse til 'call in' i § 6.

3.3. Anlægsloven ophæver væsentlig retssikkerhedsgaranti i statsadministrationens funktionsadskillelse

Anlægsloven vil – hvis den vedtages i sin nuværende form – reelt give Transportministeren, ret til at overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet.

Det medfører også, at det kan blive Transportministeren, der skal træffe alle beslutninger vedr. projektets detailprojektering og vurdere dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere. Anlægslovens § 5 og § 6 udgør en retssikkerhedsmæssig meget betænkelig løsning. Det udgør et meget bekymrende brud på de demokratiske traditioner om at undgå inhabilitet og magtfordrejning ved funktionsadskillelse i statsadministrationen i forhold til myndighedsafgørelser, når anlægsmyndigheden overtager disse kompetencer. Anlægsloven giver Transportministeren for mange kasketter. Transportministeren tildeles både det overordnede ansvar for Vejdirektoratet og projektet i medfør af anlægsloven, og tildeles samtidigt beføjelserne til at træffe afgørelser efter al anden lovgivning, hvor hensynene kan være i modstrid med det påtænkte anlægsprojekt. Beslutnings-Enevælde er ikke en acceptabel løsning.

Folketinget frarådes på det kraftigste at acceptere Transportministerens forslag til anlægslov, herunder § 5 og § 6, om at ophæve funktionsadskillelsen i statsadministrationen. Bestemmelserne strider mod alle demokratiske traditioner om, at funktionsadskillelse er nødvendig for at undgå inhabilitet og magtfordrejning. Transportministerens forslag er juridisk uansvarligt og en letsindig løsning.

3.4. Anlægsloven bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Lovgivningen vedr. grundvand og drikkevand, varetages normalt af Miljøstyrelsen, der har fagkompetencen. Den fagkompetence er helt klart ikke til stede i Transportministeriet, hvilket

Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høring om forrige udkast til anlægslov viste med al tydelighed. Miljøstyrelsen bør bevare sin fagkompetence – det bør de øvrige myndigheder også.

Folketinget gøres opmærksom på, at det er på tide, at Folketinget fører tilsyn med Transportministerens udøvende myndighed i forhold til anlægsprojekter. Folketingets tilsyn er forhindret af, at Folketinget i tidligere projekter, har accepteret anlægslovgivning, svarende til det Transportministeren lægger op til i forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse § 5 og § 6.

Folketinget bedes sikre, at Transportministeren må gennemføre sine anlægsprojekter med respekt for demokratiets adskillelse af kompetencer i forskellige styrelser.

Det fordrer naturligvis bedre samarbejde mellem Transportministeriet og andre ministerier og styrelser, end det Transportministeriet og Vejdirektoratet hidtil har praktiseret. Men så må Transportministeriet tilføres de fornødne kompetencer.

Det er helt uacceptabelt, at Transportministeriet obstruerer processens retssikkerhedsgarantier, senest ved at nægte en berørt myndighed som Miljøstyrelsen den fornødne tid. Som oplyst i Borgerbevægelsens henvendelse den 2/1-2024 til Folketinget, Transportudvalget og Miljø-og Fødevareudvalget (blandt andet omdelt som MOF alm del – bilag 197) kan det konstateres, at Transportministeriet og Vejdirektoratet end ikke vil give miljøstyrelsen, der er en kompetent myndighed i henhold til VVM-direktivet, den nødvendige tid til at kvalificere Miljøkonsekvensrapportens konklusioner og anlægslovens fundament.

Der er således al mulig grund til at Folketinget også er på vagt overfor Transportministerens forsøg, på at udelukke indsigten fra miljøstyrelsen i hvordan anlægsprojektet realiseres fysisk. Der er behov for, at Miljøstyrelsen bevarer sin ret til at påse om realiseringen af anlægsprojektet er forenelig med anden lovgivning inden for Miljøstyrelsens ressortområde.

4. Afsluttende

Anlægslovens bør ikke vedtages i den nuværende udformning.

Indholdet i anlægslovens § 5 og § 6 er helt uacceptabel i et demokrati, da funktionsadskillelsen i statsadministrationen ophæves, mens Transportministeren tildeles uafgrænsede myndighedsbeføjelser.

Miljøkonsekvensrapporten er derudover ikke fyldestgørende. Den indeholder vurderinger, der viser, at miljømålene for grundvandet i de to BDNO-områder i henholdsvis Drastrup og Lindholm Hvorup påvirkes negativt, navnlig i det øverste nuværende rene drikkevandslag. Miljøkonsekvensrapporten vurderinger er fejlbehæftet og der mangler tillige en række undersøgelser: Der er vurderinger og beslutninger vedr. drikkevand, der i strid med VVM-direktivet, udskydes til senere.

Med venlig hilsen

Gitte Ramhøj **og Louise Faber**

Talsperson for drikkevand
Landskabsarkitekt
Pensioneret projektleder i Drastrup Pilotprojekt, Aalborg Kommune
har arbejdet over 30 år med at sikre rent drikkevand fra Drastrup til Aalborg

Formand
Advokat, ph.d.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bartholine Jørgensens Minde (mail@bartholine.dk)
Titel: Egholmsmotorvej - Nej tak.
Sendt: 06-01-2024 10:20

Til rette vedkommende.

Vi er dybt bekymret - bekymret for vores bydel, vores natur og selvfølgelig foreningslivet i vores dyrbare kolonihaver.

Vi gør hermed indsigelse imod planerne om en motorvej vest om Aalborg/Nørresundby og over Egholm. **Den kommer ufatteligt tæt på ufatteligt mange mennesker, herunder os i Vestbyen og dermed også kolonihaverne på Annebergvej.** Den kommer til at få enorme konsekvenser for livets gang i alle kolonihaverne i Vestbyen, "Norden" og Åblink i Nørresundby. Indsigelserne går på følgende:

Støj: Med vestenvind 2/3 af tiden i Aalborg kommer motorvejen til at larme helt enormt, og det er både ind fra vest og nordvest hen over fjorden. Slut med stilheden - til gengæld kan vi vel så få lov til at larme med motorsave og græsslåmaskiner hele døgnet rundt. Da vi helt mister den ro og stilhed som er med til at vores kolonihaver er noget helt særligt!

Trafikale problemer: Annebergvej bliver bogstaveligt talt en til- og frakørsel til motorvejen. Det bidrager yderligere til øget støjniveau, og trygheden ved at cykle til og fra kolonihaven bliver endnu ringere end nu. Samt børnene som færdes til og fra kolonihaverne hver dag, eller skal krydse Annebergvej for at besøge hestene på den anden side i Vestbyens Rideklub.

Asbest: I områderne omkring kolonihaverne ligger helt enorme mængder asbestholdigt materiale nedgravet. Noget af det popper allerede op disse år, da det kun blev tildækket med omkring 30 cm topmuld. I har muligvis hørt, at der ikke er noget at frygte, at der ikke findes asbest i linjeføringen, men det er beviseligt og faktuelt forkert. Det er både beskrevet i øjenvidneberetninger, det kan dokumenteres ved flyfotos, i prøveboringer foretaget af uvildige, ligesom det er beskrevet i dokumenter, som kun findes hos Rigsarkivet i Kbh.
Asbesten vil med usvigelig sikkerhed blive hvirvlet rundt i, hvilket vil føre til både øget asbest indhold i vand og senere luft. Så nu har vi fået Vestbyen næsten helt bilfri på kastetvej, så lad os forurene vores luft og vand med asbest??

Læg hertil langtidseffekterne i form af
- **øget udledning af CO2**,
- **tilførsel af mikroplast fra dæk** ført med vestenvinden,
- den helt **enorme pris** for projektet (ca. 10.000.000.000 kroner), som også aalborgensere kommer til at betale ekstra til, fordi kommunen bidrager til projektet med **600.000.000 kommunale kroner**, som selvfølgelig ikke kan bruges to gange.
- Det bliver også **slut med cykelture til Egholm, da færgen planlægges at sløjfes**

Der har været snak omkring denne limfjordsforbindelse over Egholm i over 40 år, og der kunne man måske forstå tanken - men at man ikke er blevet klogere og kan se at det vil få massive konsekvenser for de mennesker som dette vil berøre og ødelægge så meget natur, foreningsliv, samt skabe utryghed.

Vi håber at denne indsigelse bliver taget seriøst og at man tager alle de indsigelser som kommer med i sine overvejelser!

--
Med venlig hilsen

Bestyrelsen
Bartholine Jørgensens Minde
Annebergvej
9000 Aalborg

www.bartholine.dk
mail@bartholine.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Neustrup Simonsen (jesi@businessdanmark.dk)
Titel: Høring om anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 14:37
Bilag: 05.01.23 Høringssvar Business Danmark.pdf;

Kære Transportministerium og Anders Petersen.

På vegne af Business Danmark 30.000 medlemmer har vi vedhæftede bemærkninger til anlægsloven for den 3. limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen

Jens Neustrup Simonsen - Landsformand
MBA, D.BA, & Exam. coach
Villa FORZA Hobrovej 73
9000 Aalborg

Telefon 33 740 348
Mobil 40 30 19 01
jns@businessdanmark.dk
www.businessdanmark.dk

Fagforeningen for Salg & Marketing

BUSINESS DANMARK
Fagforeningen for salg og marketing

Til Transportministeriet

Høringssvar på anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Som formand for Business Danmarks 30.000 medlemmer glæder det os, at samtlige nordjyske kommuner, KKR, fagforeninger og erhvervsorganisationer står politisk bag den 3. limfjordsforbindelse, og den linjeføring, der blev vedtaget i 2014.

Endvidere glæder det os, at et bredt flertal i Folketinget i 2021 indgik forlig om Infrastrukturplan 2035, og at Egholmlinjen indgik i finansloven for 2024 – nu mangler vi bare, at anlægsloven vedtages.

Regionalt har Limfjorden altid udgjort en barriere mellem den nordligste del af Danmark og resten af landet. I årtier har de to nuværende forbindelser, først Limfjordsbroen og siden Limfjordstunnelen, dog været med til at sikre, at borgere, virksomheder og rejsende har haft en nogenlunde pålidelig passage over fjorden. Nu er kapaciteten på de to gamle Limfjordsforbindelser for længst brugt op. Limfjorden er en trafikal flaksehals, og vi kan derfor ikke vente længere på, at de trafikale problemer ved Limfjorden bliver løst.

Aalborg by har de seneste 15 år haft en markant vækst og imponerende udvikling. Effekten af den 3. Limfjordsforbindelse vil derfor også være gavnlig og mærkbar i Aalborg.

Ifølge Vejdirektoratets beregninger vil den kommende 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre væsentlige ændringer i trafikmønstrene og være med til at løse en stor del af de trængsels og forureningsproblemer, der er i Aalborg by. Mange af de personbiler og lastbiler, der i dag kører ind gennem byens centrum for at passere Limfjordsbroen, vil i fremtiden i stedet have muligheden for, at køre helt udenom byen.

Vækstmulighederne for resten af Nordjylland hænger sammen med, at især Vendsyssel er meget sårbare i forhold til E45 og Limfjordstunnellen – et uheld på E 45, vedligeholdelse, eller reparation på den reparationsmodne Limfjordstunnellen, betyder at alt Nord for krydsningen nærmest lukker.

De trafikale udfordringer for både borgere, arbejdskraft, erhvervsliv, turister og gods, der skal krydse Limfjorden, hober sig i stigende tempo op. Derfor håber vi på handling fra Folketinget, så der hurtigst muligt kan blive vedtaget en anlægslov for den fastlagte Egholm linjeføring vest om Aalborg.

På grund af trængslen, har DI tidligere skønner, at de samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved forsinkelser for vejtrafikken forsat stiger. I 2019, blev det vurderet, at omkostningerne var mellem 25 og 27 mia. kr. samlet for hele Danmark.

Med vores høje lønniveau vil det være uacceptabelt i en verden, hvor vi bl.a. skal konkurrere på produktivitet. Manglende infrastruktur løsninger betyder, at virksomhederne primært vil investere der, hvor der er en god infrastruktur, ligesom arbejdskraften vil bosætte sig der, hvor de har mulighed for at nå frem til arbejde indenfor 50 minutter.

Investeringer i infrastruktur betyder oftest kortere rejsetid. Når rejsetiden reduceres, kan det have stor betydning for arbejdsudbuddet. I henhold til den rapport som Region Nordjylland tidligere har lavet, vil en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm betyde, at rejsetiden i Nordjylland vil blive reduceret betydeligt og at der dermed vil blive et langt større rekrutteringsgrundlag for arbejdskraft, som er alt afgørende for virksomhederne.

Den sparede rejsetid kan arbejdskraften omsættes til øget fritid, øget arbejdstid eller en kombination af begge. En undersøgelse af effekterne i Danmark over en syv-årig periode peger på, at pendlere veksler 17-25 pct. af den sparede rejsetid til øget arbejdstid og resten med fritid.

Når der er trængsel på infrastrukturen, kan selv små hændelser som fx en mindre ulykke – og dem er der en del af i den nuværende Limfjordstunnel - ændre rejsetiden markant. Uforudsigeligheden betyder, at rejsende – for eksempel en forretningsrejsende der skal nå et møde – tager tidligere af sted for at være sikker på at være der til tiden. I det omfang bedre infrastruktur reducerer trængslen, bliver det nemmere for virksomhederne og deres medarbejdere at forudsige og planlægge transporttider og dermed udnytte arbejdstiden effektivt.
Nordjylland har behov for optimale udviklingsbetingelser for virksomhederne, og der er behov for en infrastruktur, der kan sikre bosætning og udvikling i hele Regionen. Derfor haster det med en anlægslov for den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Venlig hilsen

Jens Neustrup Simonsen - Landsformand
MBA, D.BA, & Exam. coach
Villa FORZA Hobrovej 73
9000 Aalborg

Telefon 33 740 348
Mobil 40 30 19 01
jns@businessdanmark.dk
www.businessdanmark.dk

Fagforeningen for Salg & Marketing

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jakob Sandhoff (jasa@lf.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 05-01-2024 10:41
Bilag: L&F Høringssvar om udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Kære Anders

Hermed fremsendes høringssvar fra Landbrug & Fødevarer vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen

Jakob Sandhoff
Konsulent
Forskning & Uddannelse
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 2647 2161 | E jasa@lf.dk

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; hoering <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Dato 2. januar 2024
Side 1 af 1

Transportministeriet
trm@trm.dk
arp@trm.dk

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hermed fremsendes høringssvar fra Landbrug & Fødevarer vedrørende forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, som er sendt i høring af Transportministeriet den 7. december 2023. Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til en lov, der kan løse trafikal sårbarhed samt øge mobiliteten og sammenhængskraften i Nordjylland.

Landbrug & Fødevarer er positive over for anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse af flere årsager. Først og fremmest er anlæggelsen af en ny forbindelse over Limfjorden yderst nødvendig, da den nuværende trafikale infrastruktur ved fjordkrydsningen er enorm sårbar og belastet. Den nye Limfjordsforbindelse imødekommer en stigende trængsel på tværs af Limfjorden, som allerede i dag er en stor udfordring for nordjyderne samt de nordjyske virksomheder og medarbejdere. Varer, som ikke kan nå sin destination til tiden, og medarbejdere, der sidder fast i trafikken, er hverdagskost omkring Limfjorden. Ved anlæg af en 3. Limfjordforbindelse mindskes samfundsøkonomisk dyr spildtid, hvilket er afgørende for den fortsatte udvikling Nordjylland og den danske infrastruktur.

Samtidig kan en 3. Limfjordsforbindelse øge mobiliteten og sammenhængskraften i hele Nordjylland. Forbindelsen imødekommer den usikre fremkommelighed på tværs af Limfjorden, som risikerer at påvirke beredskabets serviceniveau, virksomheders investeringslyst samt mulighederne for at rekruttere de rette og nødvendige medarbejdere. En 3. Limfjordsforbindelse kan derfor sikre forudsætningerne for, at Nordjylland også i fremtiden kan bidrage til udvikling og vækst i hele Danmark.

På den baggrund er Landbrug & Fødevarer positive over for lovforslaget, og ser frem til at forslaget vedtages, så projektet hurtigst muligt kan igangsættes.

Med venlig hilsen

Jakob Sandhoff
Politisk konsulent
Erhverv & Forskning, Landbrug & Fødevarer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: sekretaer@sf-aalborg.dk (sekretaer@sf-aalborg.dk)
Titel: SF Aalborg's Høringssvar vedr. anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 04-01-2024 17:37
Bilag: SF Aalborg's høringssvar vedr. anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Kære minister.
Hermed fremsendes SF Aalborg's høringssvar, det er at finde i dokumentet vedhæftet mailen.

På vegne af SF Aalborg
Magnus Kronborg Christiansen
Næstformand i SF Aalborg

SF Aalborg's høringssvar vedr. anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse.

Samlet set opfordrer SF Aalborg folketinget til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative østlige løsninger også undersøges, da dette ikke er sket ved de seneste opdaterede VVM-rapporter.

Vi mener, at en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ser ud til at være blevet et prestigeprojekt, man har stirret sig blind på, på trods af, at man ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen. Samtidigt er det vores opfattelse, at samtlige klima-, natur- og miljøhensyn bliver tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme Aalborg inde mellem to motorveje.

Nyere tal og beregninger bekræfter at en østlig løsning er en bedre og billigere løsning end en vestlig Egholmmotorvej.
En vestlig Egholmmotorvej:

- Er det dyreste projekt ift. alternativerne i øst.
- Har en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst.
- Løser ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen.
- Har en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst.
- Har en øget oplevet støjpåvirkning i forhold til alternativerne i øst.
- Har en ringere uheldsreduktion end alternativerne i øst.
- Har en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitet/Universitetshospitalet mv.
- Har en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst.

SF Aalborg opfordrer folketinget til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative østlige løsninger på de trafikmæssige udfordringer også undersøges, da dette ikke er sket ved de seneste opdaterede VVM-rapporter.

Mangelfuldt beslutningsgrundlag.
SF Aalborg finder det dybt kritisabelt og problematisk for folketingspolitikernes beslutningsgrundlag, at der kun er udarbejdet en opdateret supplerende VVM-redegørelse for den ene af de mulige linjeføringer for en tredje limfjordsforbindelse, uden at der samtidig et foretaget en opdatering af alternative løsningsmodeller. Det er problematisk, at man har valgt kun at udarbejde en supplerende opdateret VVM-redegørelse for Egholmlinjen, da det ikke giver et retvisende beslutningsgrundlag for politikerne op til anlægslovbehandlingen, der nu skal finde sted.

Ift. det trafikale er det problematisk, at man i den supplerende VVM kun vælger at undersøge én af de mulige linjeføringer og derfor ikke har et reelt billede af, hvordan der kan ske en aflastning af de trafikale problemer i Aalborg. Særligt når undersøgelser viser, at en Egholmforbindelse kun aflaster Limfjordstunnellen med 24% og allerede om få år ikke vil medføre nogen reel aflastning af de allerede eksisterende trafikale problemer.

Ift. samfundsøkonomien er det problematisk, at man i den supplerende VVM ikke laver opdaterede analyser af den samfundsmæssige gevinst ved alternative østlige løsninger, men fastholder gamle tal knyttet til Egholmlinjeføringen, hvor den interne rente kun lige er på et niveau, som får det til at være en samfundsmæssig rentabel investering. Det bør lede opmærksomheden hen på alternative østlige løsninger, der som minimum bør undersøges efter samme metoder mhp at på sammenligne den samfundsøkonomiske gevinst og interne rente. Særligt når nyere undersøgelser fra viser, at en østlig løsning med et ekstra tunnelrør sandsynligvis kan give en betydelig bedre samfundsøkonomisk gevinst og bedre intern rente.

Ift. CO2-regnskabet mener SF Aalborg, set i lyset af klimaudfordringerne og aftalen om 70 % CO2-reduktion i 2030, at det er en væsentlig mangel i den supplerende VVM, at der ikke er undersøgt og fremanalyseret et samlet CO2-regnskab, der - ud over øget CO2-udledning som følge af trafikstyring - også tager højde for CO2-udledning i anlægsfasen, herunder ved fabrikation af betonelementer m.v. En kapitalisering af CO2-regnskabet for anlægsfasen bør desuden indgå i beregningen af den interne rente.

Mangelfuld naturbeskyttelse.
Det er uforståeligt at man vil ødelægge naturskønne områder i og omkring Aalborg, for at få plads til flere biler. For uanset hvad, så vil en motorvej over Egholm, selvfølgelig påvirke naturen på Egholm, hvor der blandt andet lever fredede dyr og findes sjældne planter. Det er skudt helt ved siden af, at etablere en motorvej så tæt på et Natura2000-område. Flere andre rekreative områder syd, vest og nord om Aalborg og Nørresundby berøres også voldsomt.

Den opdaterede VVM påviser endnu en gang, at der vil ske store naturødelæggelser i Østeraadalen, som næppe og i hvert fald kun på mege langt sigt kan erstattes af anden natur. Hertil kommer, at den supplerende VVM konkluderer, at der ikke findes afværgeforanstaltninger for odderen, der betegnes som et sjælden dyreart ift EU habitatdirektiv. Da odderen er beskyttet af EU's habitatdirektiv kræver etableringen af Egholm-motorvejen, at et folketingsflertal får lov til at anvende fravigebestemmelser i EU regulerede habitatregler.

For at folketinget kan fravige EU habitatdirektivet, er der klare begrundelseskrav om, at der skal være tale om en afgørende nødvendig samfundsinteresse og at der ikke findes alternative løsninger til Egholmlinjen. Men sandheden er jo, at der findes mindst en alternativ østlig løsning over fjorden, der er billigere, har en bedre samfundsøkonomi og erhvervspåvirkning, bedre løser trængselsproblemerne og er mindre naturødelæggende og mindre støjforurenende.

Derfor mener SF Aalborg, at det er helt uacceptabelt, hvis et folketingsflertal er klar til og på et tyndt og særdeles problematisk dokumentationsgrundlag får mulighed for, at fravige fra EU regulerede naturhensyns-forpligtelser for, at kunne tromle vedtagelsen af en anlægslov igennem.

Mangelfuld undersøgelse af støjpåvirkningen.
Når man ikke i en opdateret supplerende VVM undersøger støjpåvirkningen, er det under al kritik, idet man i den tidligere VVM-redegørelse ikke medtager påvirkningen fra den fremherskende vestenvind. Man har ikke i den tidligere VVM taget udgangspunkt i, at påvirkningen kan ske i flere kilometers afstand fra motorvejen, men regner kun på en gennemsnitlig støj på max. 58 dB. Man

har desuden - meget fordelagtigt for denne linjeføring – også undladt at lave supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen af Svenstrup.

Det lader til, at man vil skjule de reelle støjmæssige konsekvenser, da disse med stor sandsynlighed vil tale imod en etablering af Egholmlinjen. Når man heller ikke inddrager supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen af de områder, der på nuværende tidspunkt ikke er støjbelastet, herunder rekreative områder, giver det jo et endnu mere skævt billede af de støjmæssige konsekvenser af denne linjeføring.

Når man samtidig forventer en maksimal støjreduktion på 3 dB i dele af Aalborg, vil der overordnet være markante støjmæssige konsekvenser, der ikke opvejes af de positive gevinster ved at flytte støjen, hvilket ikke fremgår tydeligt af redegørelsen. Derudover er det generelt kritisabelt, at man i den supplerende VVM ikke forholder sig til konsekvenserne af støj jf. WHO's anbefalinger, men kun til Miljøstyrelsens udmeldinger.

Mangelfuld undersøgelse af asbestaffald
SF Aalborg finder det kritisabelt, at den opdaterede supplerende VVM ikke har foretaget systematiske undersøgelser af asbestdeponier i de landområder, der vil blive påvirket af anlægsarbejderne i forbindelse med etableringen den motorvej. Særligt efter det står klart, at der er langt mere asbestaffald i linjeføringen i det vestlige Aalborg og Nørresundby, end man forventede i den tidligere VVM. Det er kritisabelt, at asbestdeponier i linjeføreringen stort set kun er undersøget via historiske luftfoto og at man først i forbindelse med selve anlægsarbejdet vil undersøge og handle på asbestaffald.

Det er meget problematisk og sundhedsfarligt, hvis man først opdager dette asbestaffald under selve anlægsarbejdet. Og det er jo også præcist det en VVM skal afdække, en fuldstændig og tilstrækkelig afdækning af, hvor der er asbestaffald og hvordan man har tænkt sig at håndtere dette affald *før* man fremsætter anlægsloven, så disse forhold også kan indgå i behandlingen af denne.

Grundvandsbeskyttelse
Der har i mange år været gjort et stort arbejde for at sikre Aalborgs væsentligste grundvandsområde, ved Drastrup, mod forurening. Egholmmotorvejens linieføring gennemskærer dette sikrede grundvandsområde i syd. I nord gennemskærer linieføringen et vigtigt boringsnært område for Lindholm Vandværk. Disse forringelser af grundvandssikkerheden er ikke acceptable. Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jord med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Og i den tidligere VVM er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning.

Vi finder det kritisabelt, at der ikke i den supplerende VVM er fremanalyseret videnskabeligt belæg for, at den membranløsning man påtænker skulle løse problemet ift. nedsivning, ikke med årene smuldrer/ødelægges, og dermed ikke forhindrer katastrofale ødelæggelser af vores

grundvand/drikkevand. Derfor er et essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den påtænkte membran vil kunne holde til fremtidens vejr og udfordringer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: KM (kmaal@km.dk)
Titel: Til Transportministeriet med svar på høring om forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (STPR F2: 2736472)
Sendt: 04-01-2024 13:30
Bilag: Til Transportministeriet med svar på høring om forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf; 20230103 KBI Udtalelse Konsekvenser 3. Limfjorsforbindelse.pdf;

Til Transportministeriet
att.: Anders Petersen

Fremsendes af bemærkninger til høring om forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse

Med venlig hilsen

Marie Johansen
Chefkonsulent

Aalborg Stift
KMAAL@KM.DK

Læs mere om hvordan Aalborg Stift behandler dine persondata

AALBORG STIFT
Stiftsøvrigheden

Sag nr. 2023 - 35713 / Akt. nr. 2736472
MJOH

Dato: 4. januar 2024

Til Transportministeriet
att.: Anders Petersen

Bemærkninger til lovforslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Stift har modtaget forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, i form af en ca. 20. km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

I forbindelse med behandling af sagen, har Aalborg Stift valgt at anmode Den kongelige Bygningsinspektør om en udtalelse. Udtalelsen er vedhæftet dette brev. Der henvises til udtalelsen for uddybende bemærkninger.

Af det fremsendte lovforslag fremgår det, at der planlægges med at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, da det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes, at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed. Det er derfor etableringen af støjskærme, som udgør den primære påvirkning af kirken.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forberede den landskabelige indpasning.

Aalborg Stift skal anmode om, at selve etableringen af støjskærme sker i samarbejde med de kirkelige myndigheder og imødeser i den forbindelse et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

Ellers giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Marie Johansen
chefkonsulent

-- AKT 311294 -- BILAG 115 -- [20230103 KBI Udtalelse Konsekvenser 3. Limfjorsforbindelse] --

VMB

VMB Arkitekter A/S • Skovvejen 46i 8000 Aarhus C • vmb@vmb-arkitekter.dk • vmb-arkitekter.dk • T: 86138900 • CVR: 14247335

Aalborg Stift
Thulebakken 1, 9000 Aalborg
Att.: Marie Johansen

Aarhus den 3. januar 2024

Deres Ref.: 2724237

Vedr. Konsekvenser af 3. Limfjordsforbindelse

Med anmodning om udtalelse har Stiftet den 20. december 2023 fremsendt høringsmateriale fra Vejdirektoratet vedrørende et forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget er et produkt af en længere planlægningsproces, hvori der blandt andet er udført en fuld miljøkonsekvensvurdering i 2021. I forlængelse heraf er der udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering, der særligt har fokus på konsekvenser for grundvand, overfladevand, søer, fjorden og den miljømæssige påvirkning af Natura 2000-området vest for øen Egholm. Arkæologi og kulturarv, herunder kirkerne i nærheden af anlægget, behandles ikke i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, da dette tidligere er behandlet i den fulde miljøkonsekvensrapport fra 2021.

I den fulde miljøkonsekvensvurdering fra 2021 kan jeg se, at anlægget gennemskærer fjernbeskyttelseszonen for Dall Kirke og Vadum Kirke. Hvad angår Vadum Kirke, sker dette meget perifert ca. 2,5 km fra kirken og vurderes ikke at påvirke hverken indkig til eller udkig fra kirken. Hvad Dall Kirke angår, er kirken i forvejen præget af en meget tæt beliggenhed til E45, der løber forbi umiddelbart vest for kirken.

I lovforslaget beskrives det, at det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed.

Herudover planlægges det at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, hvor etablering af støjskærme udgør den primære påvirkning.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forbedre den landskabelige indpasning.

Jeg er enig i ovenstående vurderinger og imødeser et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig til og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

I øvrigt giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mette Viuf Larsen
Arkitekt MAA, Kgl. Bygningsinspektør

Skrivelsen er fremsendt pr. mail til:
Aalborg Stift, kmaal@km.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Borgerforeningen for Nørholm og omegn (noerholmborgerforening@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelsen
Sendt: 03-01-2024 17:55
Bilag: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg
af en 3. Limfjordsforbindelse

Vedhæftet høringssvar afgivet d. 3. januar 2024.
Bekræft venligst modtagelsen af denne mail og vedhæftede hørringssvar..

pva. Nørholm Og Omegns Borgerforening og Nørholmegnens Samråd

Med venlig hilsen
Jan Sort
Formand

Læs mere på https://borgernyt.dk
CVR.nr. Borgerforening 40473734, Samråd: 33669232

Transportministeriet
Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Sendt til trm@trm.dk samt arp@trm.dk.

Der er helt sikkert mange velovervejede grunde til, at en 3. Limfjordsforbindelse ønskes realiseret, men argumenterne for en Egholmmotorvej er i bedste fald fejlbehæftet og i værste fald direkte vildledende og refererer til et markant dårligt politisk beslutningsgrundlag.
Der er i både Aalborg Kommunes Byråd og i Folketinget allerede for år tilbage truffet flertalsbeslutning om en linjeføring over Egholm. Dette på trods af at alternative løsninger end ikke er undersøgt til bunds.
Man har endog politisk bevidst undladt, at inddrage andre mere miljøvenlige og bedre økonomiske løsningsmuligheder, selv om der blot skal laves nogle enkle overslagsberegninger for at klarlægge det.

Det er logisk nok et krav ved større anlægsopgaver, at der skal foreligge alternative løsningsberegninger, som kan dokumentere at den valgte løsning, er den bedste samfundsøkonomiske løsning. Denne dokumentation er ikke eksisterende.

Data fra Vejdirektoratet – oplysninger som ikke tidligere har været tydeliggjort viser derimod, at en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør og vendbar trafik i takt med behovet over døgnet vil give langt større reservekapacitet for passage af Limfjorden og vil sandsynligvis give en samfundsøkonomisk gevinst af betydelig størrelse i forhold til en Egholmforbindelse, som ikke vil give nogen som helst samfundsøkonomisk gevinst.
Se i øvrigt data fra vejdirektoratets Rapport 380-2011, afsnit 2 side 15, om hvor meget de forskellige forbindelser vil øge antal kørte kilometer pr. år, samt øgning af antal lokale bilture. På begge områder vil en Egholmforbindelse være mere end 3 gange så belastende end en løsning i øst med en paralleltunnel. En så voldsom ekstra klimabelastning bør anses for helt uacceptabelt, i forhold til klimasituationen og Co2 udledningen.

Politikere må naturligvis have en holdning til en sag, men det er jo ikke i orden at agere og vedtage lovgivning på forkert grundlag. Heller ikke at påstå noget der ikke er evidens for, desuden at accepter en bevidst vildledning af befolkningen og undlade at tilegne sig vigtige oplysninger.

Af ovennævnte grunde vil det være en politisk ansvarlig handling, at udskyde folketingsbehandlingen af ”Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsbehandling”, som alene handler om den såkaldt Egholmforbindelse, indtil alternativ linjeføringer er blevet ordentligt belyst og holdt op mod den i lovgrundlaget valgte løsning, der både samfundsmæssigt og miljømæssigt, efter alle kendte indikationer, vil vise sig at blive den dårligst tænkelige løsning.

Med venlig hilsen

Nørholm Egnens Samråd og Nørholm og Omegns Borgerforening

På bestyrelsens vegne
Jan Sort – Formand
noerholmborgerforening@gmail.com
www.borgernyt.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Kondrup (jokk1957@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 13:55

På vegne af Andelsboligforeningen Marina Fjordparken
Skydebanevej 30
Egholm Færgevej 9
9000 Aalborg.
fremsendes dette høringssvar.

I alt 48 boliger.

Bekræft venligst modtagelse af denne mail.

Indsigelse mod anlægslov og linjeføring

Vedr. anlægsloven: Det fremlagte anlægslov giver transportministeren bemyndigelse til at anlægge den ca. 20 km motorvej vest for Aalborg/Nørresundby. Dette inkl. ikke specificeret anlæggelse og omlægning af kommunale vejanlæg i den forbindelse jf. lovens paragraf 1.

I paragraf 2 får transportministeren bemyndigelse til at "foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.". Tilladelser, regler og klagemuligheder sættes i lovens efterfølgende paragraffer ud af kraft:
- Anlægsprojektet kræver ikke tilladelser ift. f.eks. love om planlægning, kystbeskyttelse eller naturbeskyttelse.
- …Kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.
- § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven finder ikke anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.
- Afgørelser vedr. anlægsprojektet ift. relevant lovgivning kan "ikke påklages til administrativ myndighed". Dette med undtagelse af kommunalbestyrelsens afgørelser, der kan påklages til transportministeren, hvor transportministeren herefter dog selv kan vælge at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser. Dermed kan afgørelsen alligevel ikke påklages yderligere.

Eneste begrænsning i transportministerens beføjelser er, at det skal være indenfor rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, der netop kun er en vurdering. Dermed fremstår transportministerens bemyndigelse ubegrænset og magtfuldkommen. De tilstødende lovgivninger og regelsæt - opnået gennem tidligere demokratiske processer - sættes ud af spil. Det gør jeg hermed indsigelse imod.

Jeg vil opfordre til, at man omskriver nærværende forslag til anlægslov med modsat fortegn, så transportministerens beføjelser skal være indenfor rammerne af eksisterende regler og lovgivning fremfor at tilsidesætte dem. Desuden at klagemuligheder opretholdes som en del af den demokratiske proces.

Jeg vil desuden opfordre til, at transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og Aalborg Kommune omskriver anlægsloven så den bemyndiger til at gennemføre en trafikal løsning øst om Aalborg, der afhjælper trafikbelastningen, der hvor den er. Samtidig en løsning, hvor nuværende støjbelastning fra eksisterende motorvej gennem byen afhjælpes f.eks. via overdækning eller nedgravning. Dette med en væsentlig lavere økonomisk omkostning for både kommune og stat og lavere miljømæssig omkostning for os alle.

Vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport og opdaterede beregninger: Egholmmotorvejens værdi er fortsat ikke berettiget ift. trafikafledning og rentabel økonomisk investering. Byudvikling, trafikmønstre, etableringsomkostninger mm. taler imod den vestlige forbindelse. Måske lufthavnen og Jammerbugt kan få en umiddelbar værdi, men for den øvrige landsdel må den direkte værdi være begrænset, trods nogle få minutters vunden tid i myldretiden. Aalborg Kommunes investering på over kr. 700 mio. (når man tæller lokalvejen til Egholm med) bliver dermed tilsvarende vanskelig at argumentere for.

Men alt det er vand ved siden af miljøhensynene. Måske det over tid kan lade sig gøre at skubbe dyrearterne til erstatningshabitater. Måske ålegræs og andre vandplanter kan reetableres efter spredningen af sediment ved udgravningen til tunnel og bro. Men den forestående grundvandsforurening, jord- og luftforurening og støjforurening vil vi efterlade til generationerne efter os.

Motorvejens linjeføring vil løbe hen over 11 grundvandsforekomster af "god kvantitativ stand". I flere af områderne vil man i anlægsfasen skulle sænke grundvandet. Og selvom man er påpasselig, vil der være risiko for spild af olie, kemi osv. under anlæggelsen. Trods foranstaltninger vurderes påvirkningen af grundvandets kemi til at være moderat i anlægsfasen. I driftsfasen vil man stå med andre påvirkninger, så som vejsaltning om vinteren og påvirkning fra trafikken. Selvom det udledte opsamles i lukkede bassiner og ledes væk fra området, vil der være en voksende risiko for at byens drikkevandressourcer påvirkes. Vi er netop kommet ud af det vådeste år målt i DK, og ideen om at vi kan styre regnvandsmængderne via lukkede bassiner og afgrænsende kanter virker naiv. Man kan diskutere intensiteten og udbredelsen af påvirkningen, men den lægger sig oven i PFAS, pesticider mm., og vi burde være blevet klogere end at skabe den næste lokale generationsforurening.

Verdens ende. Sådan kaldes området på Nørresundbysiden nord for Egholm. Her har Tænketanken GeoHav gjort et stort stykke arbejde for at afdække forurening i motorvejens linjeføring. I området er der gennem 1970'erne og 1980'erne deponeret tonsvis af kemikalieforurenet jord og tilsyneladende asbestholdigt eternit. Tilsvarende er der på Aalborgsiden en kendt, dårligt beskyttet, asbestholdig deponi, der ligger få hundrede meter fra linjeføringen og dermed også udgravningen i fjorden. Èt er hvor det afgravede jord og gytje deponeres næste gang og under hvilken klassificering. Et andet er, hvad der rodes op og spredes i fjord og luft. Der har hverken fra kommune eller stat været udvist den store interesse i at anerkende deponiernes problematiske eksistens eller i at rydde op efter fortidens synder. Det vil være et oplagt sted at starte uanset den videre proces.

Støjen fra motorvejen vil være betydelig. Som det anføres i Vejdirektoratets opdaterede støjberegninger fra nov. 2023: "Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand."

Ift. støjens belastning kan man bøje virkeligheden via gennemsnitsberegninger over døgnet, forventninger til støjværn, støjreducerende belægning og dæk osv. Men erfaringerne andre steder fra i ind- og udland er, at støj vandrer, også trods støjværn. Og det vandrer med den hyppige vestenvind ind over Aalborg/Nørresundby. Motorvejen vil blive ført flere meter over terræn og ved krydsende veje endnu højere. Udover det synlige indgreb i de grønne områder, hæves vejstøjens mulige spredning også. Både dyr og mennesker kan vænne sig til støj, så støjen vil i sig selv måske ikke have indflydelse på antallet af dyr eller mennesker omkring motorvejen. Hvor WHO har en anbefalet grænse på 53 db i dag-aften tid og 45 db om natten – for at modvirke blandt andet hjertesygdom, søvnforstyrrelser og færre leveår – så mener miljøstyrelsen, at 58 db er sundhedsmæssigt acceptabelt. Som en gennemsnitsværdi. En værdi, som vinden vil være med til at forskubbe mod vest ind over byen ca. halvdelen af året.

Opsamlende er dette både en indsigelse mod forslaget til anlægslov, den fremlagte linjeføring og den uskønne proces. Samlet set er motorvejen en dårlig arv til vores børn i nærmiljøet i og omkring byen – både ift. trafik, økonomi, drikkevand, støj, luftforurening og natur. Lidt bredere set vidner processen over de seneste 10 år om et demokrati, der har brug for at blive ledt på rette vej, til inspiration for dem der følger efter os.

--
Med venlig hilsen / Best Regards

Jan Kondrup
Næstformand AMF

jokk1957@gmail.com

tlf. +45 21 97 65 68

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Aalborg DGUB (aalborg@dgub.dk)
Titel: Høringssvar: Egholm Motorvej
Sendt: 03-01-2024 12:56

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh
Den Grønne Ungdomsbevægelse

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tommy Tvedergaard Madsen (ttm@rn.dk)
Titel: Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse: Høringssvar fra Region Nordjylland
Sendt: 02-01-2024 11:05
Bilag: Høringssvar fra Region Nordjylland 3. Limfjordsforbindelse anlægslov og MKV underskrevet.pdf; RR beslutningsprotokol Miljøkonsekvensvurdering_og_anlægslov_for_3._Limfjordsforbindelse.pdf; Begrundelse for ikke at godkende høringssvar Enhedslisten.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed vedlægges Region Nordjyllands høringssvar på forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse. Høringssvaret er godkendt på Regionsrådsmødet 18. december 2023.

Et enslydende høringssvar indsendes til Vejdirektoratets høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedlagt:
Godkendt høringssvar
Regionsrådets beslutningsprotokol
Enhedslistens skriftlige begrundelse for ikke at kunne tilslutte sig høringssvaret

Med venlig hilsen

Tommy Tvedergaard Madsen | Specialkonsulent
Mobil: +45 22 56 84 64 | ttm@rn.dk

Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30 | 9220 Aalborg Øst

Her kan du læse om dine rettigheder, når regionen behandler oplysninger om dig

REGION NORDJYLLAND
– i gode hænder

Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst
Specialkonsulent
Tommy Tvedergaard Madsen
Direkte +4522568464
ttm@rn.dk

Regional Udvikling, Niels Bohrs Vej 30, 9220 Aalborg Øst
Transportministeriet og vejdirektoratet

12. december 2023

Høringssvar fra Region Nordjylland vedrørende høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering samt anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Dette høringssvar omfatter både svar på høring af den supplerende miljøkonsekvensvurdering samt forslag til anlægslov, der begge blev sendt i høring fra den 7. december 2023 til 11. januar 2024.

Regional udvikling, vækst og mobilitet

Den 3. Limfjordsforbindelse er et vigtigt projekt for Nordjyllands udvikling, vækst og mobilitet. Den er en del af den Regionale Udviklingsstrategi og en del af den nordjyske Masterplan for Bæredygtig Mobilitet, som de nordjyske kommuner og Region Nordjylland er fælles om.

Den 3. Limfjordsforbindelse vil spille en stor rolle for Nordjyllands fremtidige udvikling. Den vil være vigtig for at styrke sammenhængen i regionen og for at skabe forbedrede muligheder for borgere og virksomheder. Forbindelsen over Egholm vil effektivt mindske den trafikale sårbarhed ved Limfjordskrydsningen ved Aalborg, være til gavn for trafiksikkerheden og skabe nye muligheder for vækst og bosætning i den vestlige del af regionen.

Jordforurening
I henhold til jordforureningsloven kortlægger Region Nordjylland, i samarbejde med de nordjyske kommuner, de grunde, hvor vi enten forventer eller hvor vi ved, at jorden er forurenet. Region Nordjyllands database JAR – Jordforureningslovens Areal Register) har været anvendt i Miljøkonsekvensvurderingen. Region Nordjylland finder vurderingen af jordforurening og drikkevand i Miljøkonsekvensvurderingen tilfredsstillende belyst og bemærker, at der i både anlægs- og driftsfasen gøres et grundigt arbejde for at mindske de negative konsekvenser for miljøet.

Råstoffer
Region Nordjylland er myndighed på råstofområdet, både for planlægningen af de regionale råstofplaner,

samt administrationen af råstofloven. Det er regionens opgave at reservere og udlægge arealer til fremtidig brug for indvinding af råstoffer. Regionen har derfor et indgående kendskab til de tilgængelige råstofressourcer i regionen.

Region Nordjylland har de seneste år været i regelmæssig kontakt med Vejdirektoratet i forbindelse med deres planlægning og projektering af den 3. Limfjordsforbindelse. Regionen har bistået med fakta og viden om de råstofressourcer, som vil blive efterspurgt i anlægsfasen af forbindelsen.

Vejdirektoratet har tidligere oplyst, at råstofforbruget i forbindelse med den 3. Limfjordsforbindelse forventes at blive ca. 4 mio. m^3 fordelt på forskellige råstofkvaliteter. Anlæggelse af den 3. Limfjordsforbindelse svarer til ca. ét års indvinding af sand, grus og sten i hele regionen. Region Nordjylland anser dette som en anselig mængde råstoffer.

Region Nordjylland arbejder for at optimere brugen af sekundære råstoffer og herved begrænse brugen af de jomfruelige råstoffer. På den baggrund opfordrer Region Nordjylland til, at muligheden for brug af sekundære råstoffer i anlægsfasen undersøges grundigt, så der i videst mulige omfang spares på de jomfruelige råstoffer. Dette kan blandt andet ske ved at benytte kalkstabilisering af jord på de strækninger det må være muligt, eventuel anvendelse af sand fra udgravning af sejlrenden ved Hals eller lignende tiltag.

Herudover fremgår det af forslaget til anlægslov, at det forventes, at projektjord fra anlægsarbejdet kan anvendes andre steder i projektet og herved reducere mængden af råstoffer, der skal indhentes til anlægsprojektet. Dette ser Region Nordjylland meget positivt på og opfordrer til, at anvendelsen af projektjord sker i videst mulige omfang.

Etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse vil uden anvendelse af sekundære materialer og / eller projektjord betyde at en væsentlig andel af den råstofressource, der i dag er tilgængelig fra aktive råstofgrave, især i Aalborg Kommune, forbruges.

Administrationen lægger derfor op til, at der i forbindelse med den kommende Råstofplan 2024 politisk besluttes, at det nuværende udlagte interesseområde ved Vadum ændres til graveområde. Det vil betyde, at der kan søges indvindingstilladelse af råstoffer i området. Interesseområdet ved Vadum er netop udlagt med det formål at forsyne den kommende 3. Limfjordsforbindelse med råstoffer. Området ligger ideelt i forhold til at forsyne den nordlige del af linjeføringen. Det forventes, at råstofferne ved Vadum vil kunne anvendes til fyld og bundsikring i anlægsfasen. Råstofferne vurderes ikke at være af en kvalitet som vil kunne anvendes til andre formål som fx beton.

For de øvrige anlæg i forbindelse med den 3. Limfjordsforbindelse vurderer Region Nordjylland, at graveområderne udlagt i Aalborg og Rebild Kommuner vil kunne forsyne anlægget med de rette mængder og kvaliteter.

Øvrige områder

Regionen tager de dele af miljøkonsekvensrapporten, der omhandler forhold uden for Regionens myndighedsområder, til efterretning.

Samlet vurdering

Ud fra de givne forudsætninger med det omfattende materiale er det Regionens opfattelse, at de positive konsekvenser af etableringen er betydelige, og at der i både anlægs- og driftsfasen gøres et grundigt arbejde for at mindske de negative konsekvenser for mennesker, natur og miljø.

REGION NORDJYLLAND
– i gode hænder

Med Infrastrukturplan 2035 faldt finansieringen af 3. Limfjordsforbindelse på plads og Region Nordjylland er tilfreds med, at der med den supplerende miljøkonsekvensvurdering og forslaget til anlægslov er udsigt til, at projektet kan komme i gang i 2025, som fastlagt i Infrastrukturplan 2035.

Vi hilser velkommen, at grundlaget nu er klart og ser frem til, at detailprojektering og anlæg kan sættes i gang i 2025.

Med venlig hilsen

Mads Duedahl
Regionsrådsformand

J.nr. 2023-042619

10

Høring - Miljøkonsekvensvurdering og anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

---

Resumé

Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm i offentlig høring frem til 11. januar 2024. Samtidig har Vejdirektoratet sendt supplerende miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i offentlig høring i samme periode.

Grundet den meget korte frist har høringssvaret ikke været behandlet i Udvalg for Regional Udvikling og Innovation eller Udvalg for Klima, Miljø og Bæredygtig Udvikling.

Administrationen indstiller, at Forretningsudvalget indstiller til Regionsrådet at godkende vedlagte høringssvar.

Sagsfremstilling

Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm i offentlig høring frem til 11. januar 2024, jf. høringsbrev og lovforslag vedlagt som bilag 1 og 2.

Samtidig har Vejdirektoratet sendt den supplerende miljøkonsekvensvurdering for forbindelsen i offentlig høring i samme periode, jf. høringsbrev vedlagt som bilag 3. Det samlede materiale til den supplerende miljøkonsekvensvurdering, som er meget omfattende, kan findes hos Vejdirektoratet her

Anlægsloven skal udgøre det nødvendige retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for projektet. Transportministeren bemyndiges i følge forslaget til at anlægge ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm inkl. en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb og lavbroer over det nordlige løb. Motorvejen forbindes til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Ved aftalen om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 afsatte Staten godt 7 mia. kr. til anlæg af 3. Limfjordsforbindelse med start i 2025. Det fremgår af Regeringens Lovprogram for 2023/2024, at Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forventes fremlagt i Folketinget i februar 2022.

3. Limfjordsforbindelse over Egholm indgår som et prioriteret projekt i både den Regionale Udviklingsstrategi og den fælles nordjyske Masterplan for Bæredygtig Mobilitet.

Proces fra VVM til anlægslov
Der blev i 2011 gennemført en VVM-undersøgelse af 3. Limfjordsforbindelse i tre forskellige linjeføringer: Østforbindelsen (paralleltunnel), Lindholmlinjen og Egholmlinjen. I 2012 blev Lindholmlinjen fravalgt og i 2014 blev Egholmlinjen valgt og arealreservationen til Østforbindelsen blev opgivet.

I perioden 2019-2020 gennemførte Vejdirektoratet en fuld miljøkonsekvensvurdering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen med nye undersøgelser, analyser,

miljøvurderinger mv.

Et efterfølgende udkast til anlægslov var i høring fra 3. december 2021 til 2. januar 2022, men på baggrund af de modtagne høringssvar blev det besluttet at udskyde fremsættelsen af anlægsloven, så der kunne gennemføres en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende grundvand og overfladevand.

Vejdirektoratet har siden efteråret 2022 gennemført en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Her er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvenvsvurdering, supplerende bilag IV-vurderinger af flagermus, odder og padder samt vurdering af fugle omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet. Der er gennemført supplerende vurderinger af målopfyldelse for overfladevands- og grundvandsforekomster.

Kommunikation og dialog

Forretningsudvalget 11-12-2023

Forretningsudvalget traf på mødet den 11. december 2023 følgende beslutning:

Forretningsudvalget bad Administrationen udarbejde en sagsfremstilling med tilhørende udkast til høringssvar, som sendes i kort skriftlig høring, inden Regionsrådets møde den 18. december 2023.

Per Larsen deltog ikke i sagens behandling.

Sagen er den 13. december 2023 sendt i skriftlig høring i Forretningsudvalget med frist den 15. december.

Der var ikke ved fristens udløb fredag den 15. december 2023 kl. 09.00 indkommet bemærkninger.

Indstilling

Forretningsudvalget indstiller, at Regionsrådet:

1. Godkender vedlagte høringssvar.

Referat

Regionsrådet traf på mødet den 18. december 2023 følgende beslutning:

Et flertal i Regionsrådet (A, C, D, I, V, Æ, i alt 32) godkendte høringssvaret.

Et mindretal (5 i alt) bestående af Ø (2), F (2) og B (1) kunne ikke godkende høringssvaret.

På anmodning fastsatte formanden en frist til tirsdag den 19. december 2023 ved arbejdstids ophør for fremsendelse af en begrundelse fra mindretallets side, der kan medsendes høringssvaret.

Malou Skeel, Per Kjeldsen, Morten Klessen og Torben Ringe Christensen deltog ikke i sagens behandling.

Bilag

1. Høringsbrev vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
2. Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
3. Høringsbrev vedr. supplerende miljøkonsekvensvurdering af 3. Limfjordsforbindelse.
4. Forslag til høringssvar, 3. limfjordsforbindelse

Tommy Tvedergaard Madsen

Emne: VS: Høringssvar som aftalt

Fra: Susanne Vendelbo Flydtkjær <s.flydtkjaer@rn.dk>
Sendt: 19. december 2023 08:48
Til: Jørgen Krogh <joergen.krogh@rn.dk>
Cc: Søren Brunsholt Andersen <soeren.andersen@rn.dk>
Emne: Høringssvar som aftalt

Hej Jørgen

Her vores høringssvar

Enhedslisten han ikke tilslutte sig det høringssvar, som et flertal i regionsrådet har tilsluttet sig og fresender hermed eget høringssvar.

Høringssvar vedrørende forslaget til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Enhedslisten kan ikke tilslutte sig det høringssvar som et flertal i regionsrådet har tilsluttet sig, idet etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur og biodiversitet negativt, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenet og øge CO_2 udslippet. Investeringen er ikke ud fra en samfundsøkonomisk beregning fornuftig så de relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, - og for en del en øgning af transporttiden - kan ikke begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm. Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at skabe rammer for en markant forøget biltrafik på den eksisterende motorvejsforbindelse. Derfor skal der investeres i alternativer til øget bilkørsel i form af bedre forhold for cyklisme, kollektiv trafik, samkørsel, delebiler, pendlerparkering nord og syd for fjorden, fleksible arbejdstider m.v.

Mere negativ klimapåvirkning. Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO_2 udslippet – hertil kommer det CO_2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer. Denne stigning i CO_2 udslippet strider både mod statens og Region Nordjyllands klimapolitik – og medvirker stærkt til at klimamålene ikke kan nås.

Flere rammes af støj. Etableringen af motorvejen vil medføre at flere borgere i Nordjylland – især i Aalborg-området - vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB og langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Støj som påvirker disse menneskers sundhed negativt. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt.

Natur og rekreative områder forringes. Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Vigtig natur vil få forringede vilkår og paragraf 3. beskyttet natur vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, der kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes; samt at den lokale bestand af oddere på Egholm, som er beskyttet af EUs habitatsdirektiv, vil blive udsat for en væsentlig negativ effekt.

Grundvandet trues – vandkvalitet forringes. Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup, som udgør 20 procent af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen. Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil komme risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet. Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge og omkring Limfjorden.

Markant forringelse af Egholm som rekreativt område og turistdestination. Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

Særlige udfordringer i anlægsperioden. I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, bekymrende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Alternativer til mere motorvej. Enhedslisten Nordjylland har fremlagt en række konkrete forslag, som et alternativ til at investere i mere motorvej i Aalborgområdet, som vi opfordrer til, at der nu tages fast på:

- I forlængelse af etableringen af en BRT-buslinje fra Vestbyen i Aalborg til det nye universitetshospital tages der initiativ til etablering af en tilsvarende fra Vodskov til Svenstrup.
- Der etableres nye stoppesteder på nærbanen nord for Aalborg og syd for Aalborg. (mulige steder er Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup nord for fjorden og Svenstrup Syd eller Ellidshøj syd for Aalborg)
- Etablering af flere vigespor på jernbanen i Vendsyssel så man kan øge togdriften for både passagerer og gods.
- Elektrificering helt til Hirtshals for at gøre det mere attraktivt at transportere gods på skinner.

- Udbygning af Aalborg Havns samarbejde med andre havne i Danmark og resten af Europa for at få mere gods på skinner og vand.
- Flere park and ride anlæg (pendlerparkering) både syd og nord for fjorden med direkte forbindelse til kollektiv trafik over fjorden og ind til Aalborg og andre vigtige knudepunkter samt gode forhold for opbevaring og eventuelt leje af cykler.
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland
- Investeringer i bedre forhold for cyklister (cykelstier, forbedret fremkommelighed og andre faciliteter).
- Etablering af en broforbindelse for cykler og gående mellem Stigsborg og Aalborg. Indtil denne er etableret, sikres gratis færgetransport her. Muligheden for færgetransport på tværs af fjorden andre steder undersøges.
- Bedre kapacitet på Hals-Egense forbindelsen.
- Prioritering af en indsats for at reducere støjproblemerne ved den eksisterende motorvej ved hjælp af støjvolde og lavere hastigheder i bymæssig bebyggelse.

Med venlig hilsen

Susanne Flydtkjær
Regionsrådsmedlem
Vestre Fjordvej 34, 3. tv
9000 Aalborg
+4526853497
Ø ENHEDSLISTEN

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Strøybergs Minde Bestyrelse (stroeybergsminde@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse i Aalborg
Sendt: 29-12-2023 12:00
Bilag: Høringssvar vedr. forslag til Anlægslov 3L 2024 til Transportministeriet (1).pdf;

Hej Anders og TM,
Jeg fremsender hermed høringssvar på vegne af kolonihaveforeningen Strøybergs Minde. Vi fremgår ikke explicit af jeres høringsliste, men er ligesom HF Vesterkær et af fire kolonihaveforeninger beliggende ved Annebergvej i Aalborg Vestby, som alle bliver væsentligt berørt af følgevirkningerne af et nyt motorvejsanlæg over Egholm og vest om Aalborg.

Vi håber at vores bekymringer tages i betragtning i den videre behandling af lovforslaget.

Venlig hilsen
Annette Rosenbæk
Formand
HF Strøybergs Minde

Til
Transportministeriet trm@trm.dk
att. Anders Petersen arp@trm.dk

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Kolonihaveforeningen Strøybergs Minde gør hermed indsigelse mod anlægsloven vedrørende en vestlig 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Til brug for den videre behandling af lovforslaget skal vi særligt gøre opmærksom på tre forhold ved det foreslåede vejanlæg, som væsentligt berører vores medlemmers interesser på en negativ måde:

- ➔ Fordobling af biltrafikken på Annebergvej vil medføre forringet mobilitet for bløde trafikanter.
- ➔ Kolonihavernes belastning med trafikstøj vil blive væsentligt forøget
- ➔ En vestlig 3. Limfjordsforbindelse vil ødelægge det unikke rekreative fjordlandskab, som vores kolonihaver indgår i.

Betydningen af de negative konsekvenser uddybes herunder.

Øget biltrafikbelastning skaber utryghed og forringer mobiliteten for cyklister og gående
Kolonihaverne er en del af Aalborgs kulturarv. Bevægelsens ophavsmand var aalborgenser, og siden 1930'erne har beboerne i tætbyens lejligheder kunnet finde et rekreativt fristed i de grønne havefællesskaber ved Annebergvej. Kolonihaverne ligger typisk i gå- og cykelafstand fra hvor vi bor, og vi kolonister tager i "haven" både efter arbejdstid, i weekenderne og i ferier. En del af os flytter endda ud i kolonihaven om sommeren, så haven er også vores sommerbolig og rammen om vores medlemmers hverdagsliv.

Annebergvej er kolonihavernes link til resten af byen og til fjorden. Og om sommeren er det den vej, vi bor ved. Vi krydser den til fods og på cykel flere gange dagligt, og allerede i dag kan det føles utrygt at lade ungerne tage turen alene, for der er en del biltrafik på Annebergvej og bilerne kører hurtigt. VVM-undersøgelsen viste, at der må forventes en fordobling af trafikken på Annebergvej, hvis vejen bliver tilkørselsvej til motorvejen. Det vil uundgåeligt gøre det endnu mere uoverskueligt og farligt at krydse vejen.

Øget trafikstøj belaster sundhed og livskvalitet
Kolonihaverne ved Annebergvej indgår i et sammenhængende rekreativt område med boldbaner, rideskole, fjordpark, lystbådehavne, campingplads mm. Beliggenheden gør, at man her næsten kan have en oplevelse af at "være på landet", selv om vi faktisk befinder os lige i kanten af den tætte by.

Vi er taknemmelige for, at vores kolonihaver ligger så relativt fredeligt. Ikke mindst fordi det i dag er alment kendt at trafikstøj er en alvorlig sundhedstrussel. VVM-undersøgelsen forudså, at trafikstøjen på Annebergvej efter realisering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse vil øges med 3 dB. I dag er det kun de haver, der ligger i umiddelbar nærhed til Annebergvej som plages af trafikstøj, men vi frygter, at langt flere havelejere vil blive belastet, hvis Egholmlinjen realiseres.

I vores optik er øget trafikstøj et skridt i den helt forkerte retning - både konkret for vores kolonihaver - men også for det rekreative bylandskab i vestbyen som helhed. En larmende storby har brug for "stilleområder" til gavn for folkesundhed og livskvalitet.

En Egholmforbindelse vil ødelægge et unikt uforstyrret rekreativt fjordlandskab
Det særlige ved den vestlige del af Aalborg er det rige fritidsliv, de mange rekreative muligheder og nærheden til fjordens uforstyrrede landskab. Det er denne grønne oase, vores kolonihaver indgår i, og vi glædes dagligt over de muligheder, det giver. Muligheden for at gå tur, at cykle, løbe, sejle, padle og svømme. Muligheden for at opleve naturen, dyrelivet, fuglene, at få jord under neglene og vand mellem tæerne. Muligheden for at

sanse. Muligheden for at få perspektiv på livet, fordi der ved Limfjorden er vid horisont og “højt til loftet”. Muligheden for at man - trods tiltagende urbanisering af Aalborg - stadig også kan opleve fred og ro

Om sommeren tager vi færgen til Egholm. Her kommer man i løbet af en 5 minutters sejltur helt væk fra storbyen. Vi tager på søndagsudflugt. Vi går på opdagelse, bader, leger, kravler i træer, sover i shelters, går tur, plukker urter og samler tang. Måske har vi en madkurv med, som vi nyder med fjordvand og sand mellem tæerne. Måske bruger vi de sidste rester af en kødpølse til at fange krabber med en tøjklemme i snor. Det elsker ungerne.

En Egholmforbindelse vil endegyldigt ødelægge det uforstyrrede rekreative fjordlandskab i den vestlige del af Aalborg. Og det er både landskabets skønhed, naturen, de rekreative muligheder og aalborgensernes livskvalitet, som er på spil. Det er uerstattelige værdier, som i givet fald ofres - og det tilmed til fordel for en alt for dyr og gammeldags infrastrukturinvestering af beskeden samfundsmæssig nytteværdi.

Afsluttende bemærkninger
Udover de alvorlige negative konsekvenser som vejanlægget vil få lokalt for vores medlemmer, så vil en motorvejsforbindelse for biler være et skridt i den helt forkerte retning, i en tid der mere end nogensinde skriger på politikere, der tager deres ansvar for klimaet alvorligt.

Vi håber og tror på, at det stadig kan nås at bremse en alvorlig fejltagelse og opfordrer på vegne af medlemmerne i haveforeningen Strøybergs Minde til, at den foreslåede anlægslov vedr. en vestlig 3. Limfjordsforbindelse droppes.

Venlig hilsen
Haveforeningen Strøybergs Minde
v. Formand Annette Rosenbæk
Borgergade 18, 3. th
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: DATA GeoHav (data@geohav.dk)
Titel: bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 27-12-2023 01:47
Bilag: 20231227_høringssvar.pdf; Kort sammenfatning om asbestfund i Egholmlinjen.pdf; 20230927_598647543848748_indledende_vurdering_analyseresultater.pdf;

Hermed fremsendes GeoHavs kommentarer til Transportministeriets høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vedhæftet som **20231227_høringssvar.pdf**

Vedhæftet er øvrige relevante materialer.

GeoHav anmoder om bekræftigelse på Transportministeriets rettidige modtagelse af disse fremsendte kommentarer.

med venlig hilsen

Sarah Emilie Rasmussen
Tænketanken GeoHav
Døgnvagt/Hotline 28 83 11 81

HØRINGSSVAR

27. december 2023
Initialer: SR, JJ, AR, MR & TH

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.

Dette høringssvar er interaktivt, hvorved eksterne referencer er tilgængelige vha således markerede hyperlinks tilgængelige i fodnoter. Citater er fremhævet som *således*.

Hermed GeoHavs kommentarer til Transportministeriets høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - i det følgende benævnt som *lovforslaget*.

Væsentlige fejl og mangler i samt udeladelser fra de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet betyder, at kumulative effekter fra anlæg af 3. Limfjordsforbindelse i et område, som gennem et halvt århundrede har været påvirket af opfyld i Limfjorden med asbestholdige materialer i et omfang af minimum 550.000 ton, ikke er tilstrækkeligt belyst, da;

* Transportministeriets egen viden om disse opfyldninger i form af sagsakter under journal S 1200-12 samt S 1200-21 fra ministeriet for offentlige arbejder ikke har været inddraget i de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet af 2011, 2021 eller 2023.

* Resultaterne af de gennemførte undersøgelser, som angiveligt påviser, at der ikke er asbest i fjordbunden, ikke indeholder de oplysninger, der med rimelighed kræves for at nå frem til, at der ikke er asbest i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå. Tekniske detaljer i resultaterne åbner derimod op for et mørketal på 133 ton asbest i de 700.000 kubikmeter blødbund, som skal bortgraves i forbindelse med anlæg af den i *lovforslagets* § 1 punkt 1 benævnte *sænketunnel under Limfjordens sydlige løb*. GeoHav har i tidligere publikation [1], hvilken er medsendt dette høringssvar, gennemgået disse resultater og fundet dem videnskabeligt uredelige.

* Asbestholdige materialer er at forefinde i bekymrende og væsentligt omfang adskillige steder i linjeføring og undersøgelseskorridor for 3. Limfjords-forbindelse, herunder tracéet for den i *lovforslagets* § 1 punkt 1 benævnte *sænketunnel under Limfjordens sydlige løb*, hvilket er udførtligt dokumenteret i medsendt materiale [2].

---

[1] Indledende vurdering af SWECOs orientering om opnåede analyseresultater ved prøvetagning af sediment i forbindelse med forarbejder til 3. Limfjordsforbindelse
DOC ID 598647543848748, GeoHav 27. september 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/598647543848748.pdf

[2] Høringssvar til Vejdirektoratets høring af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse; Kort sammenfatning om asbestfund i Egholmlinjen, GeoHav 23. december 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf

De udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet efterlever således ikke de i miljøvurderingslovens § 20 foreskrevne krav, om at oplysningerne i *vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet* skal *være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet*, hvilket kan have den følge, at bortgravning af 700.000 kubikmeter blødbund i forbindelse med anlæg af 3. Limfjordsforbindelse kan frigive en ukendt mængde asbestholdigt materiale, som føres bort af markante strømforhold i Limfjorden, hvorved dette kan opskylle på kyststrækninger i øvrige indre danske farvande, udtørre og udgøre en markant trussel mod regional og national folkesundhed.

GeoHav finder det efter *lovforslagets* § 6 stk. 3 uhensigtsmæssigt, at *Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet*, da Transportministeren ved overtagelse af øvrige administrative myndigheders beføjelser tilsidesætter disse øvrige administrative myndigheders kompetencer - nødvendige fagkompetencer, hvis fravær kan resultere i væsentlige påvirkninger på miljøet samt på menneskers sundhed, da det *ikke er muligt at oprense asbest i vandsøjlen* [3].

Da anlægsprojektet efter *lovforslagets* §§ 1 stk. 1, 3 skal gennemføres inden for rammerne af de foreliggende *udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet*, hvilke på baggrund af væsentlige fejl og mangler heri ikke belyser faktiske og vitale påvirkninger af miljøet og dermed kumulative effekter på menneskers sundhed, henstiller GeoHav til, at *lovforslaget* forkastes.

[3] Transportudvalget 2020-21 TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 617
Transportministeren 20. juli 2021
https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/617/svar/1800485/2430327.pdf

HØRINGSSVAR

23. december 2023
Initialer: JJ, AR, TH, SR & MR

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.

Kort sammenfatning om asbestfund i Egholmlinjen

Herunder vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, hvori GeoHav grafisk og under inddragelse af fotodokumentation har placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.



Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og ANGIVELIGT med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.

Daværende transportminister Benny Engelbrecht har på samråd og i ministersvar til Transportudvalgets spørgsmål 515, 523 samt 689 (vedlagt som bilag) fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.

Åbent samråd om linjeføring over Egholm
Folketingets Transportudvalg 10. juni 2022

https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen, hvilket er beskrevet i vedhæftede 20211101_viden_om_lokalitet1000.pdf

Viden om lokalitet 1000
GeoHav 1. november 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf

På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.

Eternit på verdens ende
GeoHav 12. oktober 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf

I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.

Feltnotat for dykkerundersøgelse i tracéet for Egholmlinjens planlagte sænketunnel d. 18. juni 2023
GeoHav 24. juni 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.

Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen
GeoHav 12. maj 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/375965668171916.pdf

Asbest-notatet
GeoHav 8. juni 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf

Asbest-notatet opfølgende
GeoHav 22. september 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/698662556993664.pdf

Flyfotokortlægning - Mølholm Asbestdeponi
GeoHav 10. februar 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

ASBEST-NOTATET LIGHT
REDEGØRELSE OM ASBEST I EGHOLMLINJEN - på pixi-niveau
GeoHav 14. februar 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/258958744692423.pdf

Transportministeriet

Transportministeren

3. juni 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 11. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (UFG).

Spørgsmål nr. 515:

Ministeren svar på TRU alm. del - spørgsmål 411 lyder sådan: På baggrund af de gennemførte miljøundersøgelser forventer Vejdirektoratet ikke at skulle håndtere havbundssediment forurenet med asbest i forbindelse med udgravning af renden til sænketunnelen. Vil ministeren oplyse, om det helt konkret betyder, at jorden ikke undersøges for asbest, og at jorden bliver flyttet uden yderligere undersøgelser?

Svar:

Der er ikke kendte forekomster eller deponier af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen ved Limfjorden. Derfor forventer Vejdirektoratet ikke at skulle håndtere havbundssediment forurenet med asbest i forbindelse med udgravning af renden til sænketunnelen.

Dette ændrer dog ikke på, at der i forbindelse med anlægsarbejdet vil blive foretaget grundige undersøgelser af tracéet, og at der er helt klare retningslinjer for en forsvarlig håndtering af et eventuelt fund af asbestholdige materialer i forbindelse med et kommende anlægsarbejde.

For en nærmere uddybning af de påtænkte undersøgelser skal jeg henvise til mit svar på spm. 523 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht

Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

3. juni 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (UFG).

Spørgsmål nr. 523:

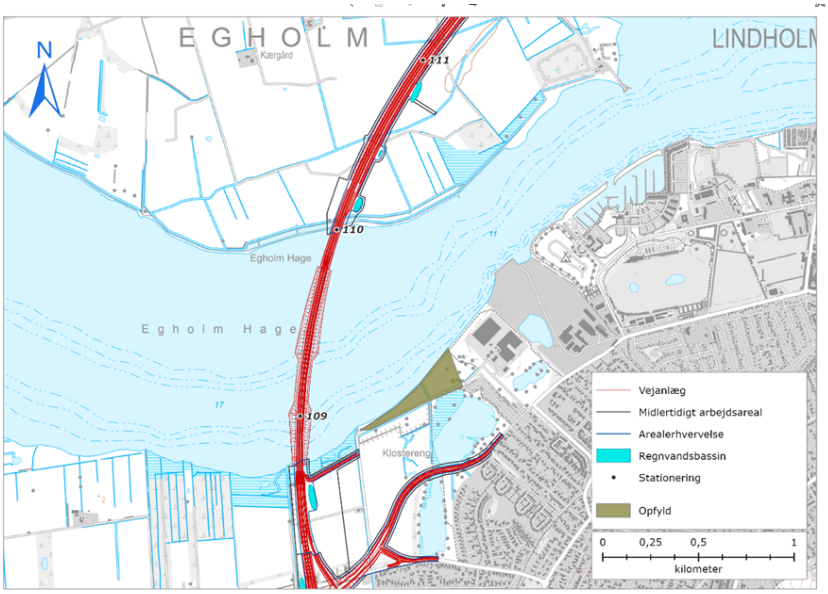
Vil ministeren med henvisning til redegørelsen fra tænketanken Geohav »Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen« af 12. maj 2021 oplyse, hvilke muligheder ministeren har for at få en bedre afdækning af de affaldsstoffer, som siden 1976 er deponeret i og omkring Limfjorden, samt muligheder for at få undersøgt, hvilke affaldsstoffer der stadig befinder sig i områderne, som bliver påvirket og/eller involveret i etableringen af en ny limfjordsforbindelse?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

”Det er kendt, at der kan findes områder, hvor der findes nedgravede, asbestholdige materialer i området langs Limfjorden. Der er dog ikke kendte forekomster eller deponier indenfor det planlagte tracé for Egholmlinjen.

Omkring 300 meter øst for selve linjeføringen er der tilbage i 1977 givet tilladelse til deponering af asbestholdige materialer i et område. I den opdaterede VVM for Egholmlinjen er området indtegnet som opfyld, som vist på kortet nedenfor.



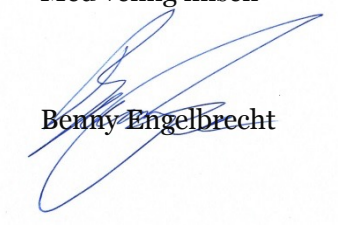
En problematik med eventuelle, ukendte forekomster af nedgravede asbestholdige materialer i selve traceet for motorvejen løses i forbindelse med detailprojekteringen, hvor der vil blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af f.eks. bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.a. fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af f.eks. asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse.

Ved afgravning af asbestholdigt jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt for at hindre spredning af asbesten. Desuden vil der blive stillet krav til transport af asbestholdigt materiale for også her at hindre en spredning af asbestholdigt støv.

Eventuelle asbestholdige materialer vil blive sendt på deponi, som er godkendt til modtagelse heraf. Problematikken vedr. afgravning, transport og deponering af jord, der indeholder asbestholdige materialer er en kendt problemstilling fra mange bygge- og anlægsopgaver. Hvis der findes asbestholdige materialer tæt ved Limfjorden, kan undersøgelsen suppleres med udtagning af prøver af havbunden til analyse af, om der findes asbest her."

Det følger af Vejdirektoratets oplysninger, at der er helt klare retningslinjer for håndteringen af et eventuelt fund af asbestholdige materialer i forbindelse med anlægsarbejdet for 3. Limfjordsforbindelse via Egholmlinjen, og jeg er derfor helt tryg ved, at et kommende anlægsarbejde vil ske på forsvarlig vis.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht

Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

18. august 2021
2021 - 4854

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 27. juli 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (UFG).

Spørgsmål nr. 689:

Ministeren oplyser i svar på TRU alm. del - spm. 617, at det ikke er muligt at oprense asbest i vandsøjlen. Vil ministeren oplyse, om det er vurderet, hvor meget asbest, der kan forventes frigivet i vandsøjlen i forbindelse med anlægsfasen for Egholmmotorvejen, og herunder hvilke miljømæssige konsekvenser, dette forventes af have efterfølgende i forhold til mennesker, der anvender fjorden til badning og fiskeri, fjordarealerne til rekreative formål, samt for arterne på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området (F1, N15 og H15) og borgerne i de nærliggende boligområder?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

"Der er ikke kendte forekomster af asbestdeponering i renden for den planlagte sænketunnel, og havbundssedimentet er ikke undersøgt for eventuelt indhold af asbestfibre.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med detailprojekteringen undersøge havbundssedimentet i tunnelrenden i samråd med Miljøstyrelsen.

Når resultatet foreligger, vil det blive vurderet, om der eventuelt er sundhedsmæssige og miljømæssige forhold, der skal tages hånd om i forbindelse med håndteringen af sedimentet fra tunnelrenden."

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht

NOTAT

27. september 2023
Initialer: TH, SR, JJ & MR

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.

Dette notat er interaktivt, hvorved eksterne referencer vha. således markerede hyperlinks er tilgængelige i fodnoter. Citater er fremhævet som *således*.

Dette notat må deles frit i original og uredigeret form. Enhver deling af dette notat i redigeret form kræver GeoHavs udtrykkelige skriftelige samtykke, i hvilket yderligere retningslinjer for korrekt deling vil fremgå.
GeoHav forbeholder sig retten til at tilbagekalde et sådan givent samtykke, såfremt benyttelsen heraf giver grund til misforståelser i forhold til faktuel korrekt kontekst, eller at delingen på anden vis er tilrettelagt for at skade GeoHavs ry og rygte.
Enhver deling af dette notat på sociale medier forudsættes af, at Tænketanken GeoHav ikke blokeres fra at kunne følge, hvorledes notatet benyttes og/eller debateres.

Indledende vurdering af SWECOs orientering om opnåede analyseresultater ved prøvetagning af sediment i forbindelse med forarbejder til 3. Limfjordsforbindelse

Vejdirektoratets analyseresultater fra NaturFocus' seneste prøver i Limfjordens havbund beror på urealistisk høje detektionsgrænser, hvor 71,4 % af de analyserede stofparametre, som i Analyse-kvalitetsbekendtgørelsen har fastsatte krav til detektionsgrænse, ikke er analyseret korrekt under hensyntagen hertil.
Disse overskrider gennemsnitligt de respektive kravværdier 25 gange og kan derfor ikke betragtes som videnskabeligt redelige.

Transportminister Thomas Danielsen har på baggrund af disse seneste analyseresultater af prøver i Limfjorden konkluderet, *at der hverken er asbest eller PFAS i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå*.
Denne konklusion om projektets ikke væsentlige indvirkninger på miljøet er usagligt begrundet, da den for asbest benyttede detektionsgrænse ligeledes er urealistisk høj.
Asbest vurderes som *påvist* eller *ikke påvist*, hvorimod den benyttede detektionsgrænse på 100 miligram asbest pr. kilo udtørret havbundsmateriale efterlader et muligt mørketal på henholdsvis 133 ton asbest i tracéets blødbund og 26 ton asbest i det forudsatte gravespild som følge af mobilisering af dette materiale ved kommende udgravning.

Resultaterne indeholder således ikke de oplysninger, der med rimelighed kræves for at nå frem til, *at der hverken er asbest eller PFAS i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå*.

Da GeoHav har gjort fund af eternit direkte i tracéet for Egholmlinjen sænketunnel, betvivler GeoHav validiteten af de gennemførte undersøgelser.

NOTAT

27. september 2023
Initialer: TH, SR, JJ & MR

Baggrund

For kvalificering af dette notat kvalificering henvises der til tidligere transportminister Benny Engelbrechts gentagne fastholdelse af Vejdirektoratets påstand, om *at der ikke er kendte forekomster eller deponier af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen ved Limfjorden* [1].

Daværende transportminister Benny Engelbrecht har endvidere oplyst;

* at Vejdirektoratet ikke forventede *at skulle håndtere havbunds-sediment forurenet med asbest i forbindelse med udgravning af renden til sænketunnelen* [2].
* *For så vidt angår eventuel forekomst af asbest i havbundssedimentet, vil Vejdirektoratet inden anlægsarbejdet igangsættes, undersøge havbundssedimentet i tunnelrenden for forekomst og mængde af asbestfibre i samråd med Miljøstyrelsen*,
* samt at *planlægningen af den konkrete prøvetagning i Limfjorden samt den efterfølgende analyse af sedimentprøverne vil blive udført af virksomheder, som vurderes at have tilstrækkelig ekspertise inden for dette felt* [3].

I forhold til anlæg af en sænketunnel syd for Egholm har GeoHav ud fra omfanget af opskyllende eternit i varierende nedbrydningsgrader i høringssvar påpeget, *at de pågældende 1.000.000 kubikmeter havbundsmateriale, **som skal bortgraves**, kan indeholde anseelige mængder asbest og eternit* [4].

---

[1] Åbent samråd om linjeføring over Egholm 10. juni 2021
https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm
Herunder transportministerens talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmålet
https://www.geohav.dk/pdfarchive/615658366897142.pdf

Møde i salen 1. december 2021. 1.6) Spm. nr. S 220: Om asbest i fjordbunden fra Susanne Zimmer (FG), talepunkt 86
https://www.ft.dk/aktuelt/webtv/video/20211/salen/27.aspx#tab-2

[2] Transportudvalget 2020-21 TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 515
Transportministeren 3. juni 2021
https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/515/svar/1790901/2409778.pdf

[3] Transportudvalget 2021-22 TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 13
Transportministeren 8. november 2021
https://www.ft.dk/samling/20211/almdel/TRU/spm/13/index.htm

[4] Høringssvar til Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
GeoHav 9. december 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/492212418338656.pdf

GeoHav kan desuden ud fra tidligere efterforskning [5] konstatere;

* at deponier i kort afstand til det planlagte tracé for Egholmlinjens sænketunnel blev opfyldt uden fyldestgørende inddæmning i perioden 1960 til 1974 og videre mangelfuld inddæmning samt kystsikring frem til 1988.

* at denne mangelfulde inddæmning samt kystsikring har resulteret i spredning af deponeret materiale til søterritoriet,
* hvilket med stor sandsynlighed har haft den følge at asbestholdigt eternit fortsat opskyller meget tæt på tracéet for Egholmlinjens sænketunnel, i hvilket hovedparten af Vejdirektoratets analyserede prøver er udtaget.

* at der under en dykkerundersøgelse [6] blev påvist eternit i det øverste lag af havbunden i dette tracé GeoHav 18. juni 2023.

* at brudstykker af eternit i variende størrelse er en synlig faktor på samtlige kyststrækninger, som berøres af Egholmlinjen.

Relevant viden fra tidligere havbundsundersøgelser

I 2006 gennemførtes undersøgelser[7] på 15 stationer i tracéet for Egholmlinjen sænketunnel, hvor det blev tilstræbt *at udtage prøver fra overfladen og ned til 20 cm´s dybde. Som oftest var det kun muligt at udtage en mindre andel*. Disse prøver var præget af sand og blev undersøgt for de gængse tungmetaller - men ikke for asbest.

I 2019 gennemførte NaturFocus undersøgelser[8] i 6 delområder i tracéet for Egholmlinjen sænketunnel, hvor de øverste 0-30 cm blev undersøgt for de gængse tungmetaller - men ikke for asbest. Særligt i tracéets sydlige forløb forekom der intakte aflejringer(ler) i de øverste 0-30 cm.

GeoHav bemærker, at tidligere Transportminister Benny Engelbrecht fejltolkede disse tidligere undersøgelser med udtalelsen, *at der er foretaget analyser af forurening af fjordbunden i Limfjorden, og der er jo*

---

[5] Flyfotokortlægning - Mølholm Asbestdeponi
GeoHav 10. februar 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

ASBEST-NOTATET LIGHT - REDEGØRELSE OM ASBEST I EGHOLMLINJEN - på pixi-niveau
GeoHav 14. februar 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/258958744692423.pdf

[6] Feltnotat Dykkerundersøgelse 18. juni 2023
GeoHav, 24. juni 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

[7] Teknisk notat, 3. Limfjordsforbindelse - Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter
COWI for Nordjyllands Amt September 2006
https://www.geohav.dk/pdfarchive/248573677132594.pdf

[8] Teknisk baggrundsnotat - Kemiske og fysiske sedimentforhold
Naturfocus 2020
https://www.geohav.dk/pdfarchive/434759742168172.pdf

heller ikke fundet asbest i den forbindelse [9].
Transportministeren redegjorde i samme kontekst videre for, at *der kommer altså til at blive lavet en undersøgelse af havbunden, inden vi sætter selve anlægsarbejdet i gang*.

Nye supplerende undersøgelser

Ovennævnte på linie 10 - 17 samt 47 - 53 undersøgelser, som Transportministeren henviste til, blev gennemført slut april/start maj 2023 ligeledes af NaturFocus, hvorefter prøverne blev analyseret af ALS Denmark A/S frem til august.

SWECOs orientering [10] herom til Vejdirektoratet er dateret 6. september 2023 og udarbejdet til Vejdirektoratet, som offentliggjorde denne 13. september 2023.

SWECO fremsætter heri påstand, om at *der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver,* samt at der for de øvrige hovedgrupper i større eller mindre omfang er *konstateret indhold der overstiger målemetodernes detektionsgrænser*.

Det kommende forløb for tunnelen syd for Egholm repræsenteres af delområderne 1 - 15, som hver er *en blandingsprøve sammenstukket af 5 delprøver udtaget med kajakrør fra de øverste ca. 30-60 cm af sedimentet i hvert af de angivne prøveområder*.
De faktiske analyserapporter herfor [11] er ikke anført prøvetagningsdybde, hvorfor GeoHav antager, at sedimentlaget 0 - 30 cm tydeligvis ikke indgår i undersøgelserne.
Det er i orienteringen endvidere anført at *delprøverne fra kajakrørene er udsorteret i 2 dybder som repræsenterer hhv. toppen af prøven (A prøven – "Above") og bunden af prøven (G-prøven – "Glacial") i kajakrøret*, samt at i *de kajakrør, hvor sedimentationslaget har kunnet adskilles visuelt fra de underliggende intakte aflejringer, er udsorteringen fortaget, så A prøven består af sedimentationslaget, mens G prøven består af de intakte aflejringer. I de øvrige rør er prøvematerialet delt ligeligt i 2*.

[9] Møde i salen 1. december 2021. 1.6) Spm. nr. S 220: Om asbest i fjordbunden fra Susanne Zimmer (FG), talepunkt 90

[10] Orientering om opnåede analyseresultater ved prøvetagning af sediment i forbindelse med forarbejder til 3. Limfjordsforbindelse.
SWECO 6. september 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/614951476874998.pdf

[11] Bilag 1 (vedlagt dette notat)
https://www.geohav.dk/pdfarchive/328114613966927.pdf

GeoHavs bemærkninger

SWECOs orientering fremsætter påstand om, at sedimentprøver udtaget i havbunden i 30-60 cm dybde i sænketunnelens tracé indeholder både sedimentationslag og intakte aflejringer.
Det interessante heri er, at specifikt delprøverne D1, D2 & D3 i sedimentundersøgelser af 2019 (linie 43 - 46) for sænketunnelens tracé påviser intakte aflejringer allerede i dybden 0-30 cm i tracéets sydlige forløb.

Der er således uoverenstemmelser mellem SWECOs orientering til Vejdirektoratet af 6. september 2023 og observationer i NaturFocus sedimentundersøgelser af 2019.

Særligt for Delprøve D3-1 beskrives bundforholdene i sedimentundersøgelserne af 2019 som *blød silt m. tomme skaller, uden vegetation*.
Denne prøve er udtaget ca. 22 m. fra den position, hvor GeoHav m.fl. som benævnt på linie 34 - 35 har gjort fund af eternit øverst i blødbunden under forhold som matcher bundforholdene beskrevet ovenfor.

Da den øverste del af havbunden i dybden 0 - 30 cm i henhold til betragtninger benævnt på linie 72 - 88 ikke er undersøgt, finder GeoHav det usagligt og utilstedeligt, at udelukkende sedimentundersøgelser af dybereliggende havbundsmateriale danner grundlaget for Transportminister Thomas Danielsens udtalelse af 13. september 2023, om *at det er en god nyhed, at undersøgelserne viser, at der hverken er asbest eller PFAS i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå. Der har været lokal bekymring for, at der skulle være uopdaget asbest. Nu er det undersøgt, og der er heldigvis intet, der giver grund til bekymring*.

GeoHav påpeger, at analyser for asbest generelt resulterer i *påvist* eller *ikke påvist*.

Analyserapporterne i bilag 1 anfører for asbest uagtet typen konsekvent <100 mg asbest/KG ts under henvisning til analysemetode VDI 3866 part 6, hvilken specificerer kvalitativ påvisning af asbest i tekniske produkter, hvis asbestmassefraktion er mindst 1 %.

GeoHav vurderer heraf, at den benyttede metode ikke kan benyttes med videnskabelig vished, da den benyttede detektionsgrænse svarer til en asbestmassefraktion på 0,01 % [12].

Således er den benyttede detektionsgrænse på 100mg asbest/KG ts urealistisk høj og dermed uredelig.

100mg asbest, som er den benyttede detektionsgrænse, svarer typisk til 39,2 kubikmilimeter asbest, hvis man beregner med den typiske densitet [13] på 2,55 ton/m3. Dette åbner op for et markant mørketal for muligt asbest i fjordbunden.
Således kan der som følge af de forholdsvist høje detektionsgrænser

[12] 100 mg = 0,0001 kg
0,0001 kg / 1 kg = 0,01 %

[13] Asbest har typisk en densitet på 2,55 ton/m3 eller 2,55 g/cm3 eller 2,55 mg/mm3

optræde op til 39,2 kubikmilimeter asbest pr. kilo tørt materiale, som der ikke er taget højde for i de udførte undersøgelser.

I MKR [14] 2021, afsnit 3.4.5 forudsættes et gravespild på 20 % af de 700.000 kubikmeter gytje, som udgør det øverste sedimentlag af afgravningen i forbindelse med Egholmlinjens sænketunnel.
Som gennemgået i dette notat på linie 72 - 88 karakteriserer analyserne af de 15 A-prøver i Egholmlinjens sænketunnels tracé delvis sedimentations-laget i henhold til betragtningerne i SWECOs orientering.
Disse 15 A-prøver påviser et gennemsnitligt tørstof-indhold på 73,8 % samt en gennemsnitlig massefylde på 1.901,467 kg/m3.
De 6 delprøver fra sedimentundersøgelserne af 2019, hvilke repræsenterer det øvre sediment i dybden 0 - 30 cm, påviser et gennemsnitligt tørstof-indhold på 66,5 %. Heraf antager GeoHav, at massefylden af det øvre sediment i dybden 0 - 30 cm kan være lavere.

Betragtes den gennemsnitlige massefylde på 1901,467 kg/m3 i A-prøverne alligevel som repræsentativ for de 700.000 kubikmeter gytje, som skal afgraves, svarer en detektionsgrænse på 100 kg asbest/KG ts til et mørketal på 133.102,69 kg eller 133 ton asbest.

Perspektiverende tager Asbestbekendtgørelsens bilag 2 *tages kun fibre, der er længere end fem mikrometer og tyndere end tre mikrometer* (µm)*, og hvor forholdet længde/tykkelse er større end 3:1, i betragtning* ved måling af asbest i luft.

Her ud fra tages der hypotetisk udgangspunkt i en typisk fiberstørrelse på 9 µm i længden og en diameter på 3 µm med en beregnet volumen på 0,000027 mm3, hvorfor den benyttede detektionsgrænse på 100 mg asbest/KG ts ud fra betragtningen benævnt linie 114 - 120 kan svare til 1.452.432 fibre [15].
Overføres dette til 700.000 kubikmeter gytje, estimeres mørketallet til 1.933.226.062.000.000 fibre.

GeoHav benytter generelt ikke wikipedia som officiel kilde. Wikipedia [16] anfører dog, at et typisk asbestfiber kan have en længde på 3,0-20 µm og en diameter på 0,01 µm. Med udgangspunkt heri svarer den benyttede detektionsgrænse til mellem 196.078.430 (20 x 0,01 µm) til 1.307.189.533 (3 x 0,01 µm) fibre.
Overføres disse til 700.000 kubikmeter gytje, estimeres mørketallet til mellem 260.985.664.800.000.000 (20 x 0,01 µm) til 1.739.904.432.000.000.000 (3 x 0,01 µm) fibre.

Da der som benævnt på linie 121 - 123 tidligere er forudsat et gravespild på op mod 140.000 m3, estimerer GeoHav, at der heri vurderet ud fra den benyttede detektionsgrænse for asbest kan være et mørketal på 26,6 ton [17] asbest.

---

[14] 3. Limfjordsforbindelse - Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport Rambøll for Vejdirektoratet februar 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/498226841543688.pdf

[15] 39,215686 mm3 / 0,000027 mm3 = 1.452.432,926 fibre

[16] https://da.wikipedia.org/wiki/Asbest

[17] 1901,467 kg/m3 * 140.000 m3 * 0,0001 kg = 26.620,538 kg asbest

Ved gennemgang af de til SWECOs orientering i Bilag 1 vedlagte analyserapport overlapper 42 analyseparametre med Analysekvalitets-bekendtgørelsens tabel 1.12 om *overvågning af marint sediment*, hvor krav til detektionsgrænse (LD) er anført.
Ud af disse 42 analyseparametre efterlever 30 (71,4 %) ikke den fastsatte kravværdi for detektionsgrænse. Disse 30 analyseparametre er listet på side 8 med anførsel af, hvor mange gange den benyttede detektionsgrænse ligger over den anførte kravværdi i Analysekvalitetsbekendtgørelsen;

30 analyseparametre ligger gennemsnitligt 25,7 gange over de anførte krav til detektionsgrænser i marint sediment i henhold til Analysekvalitets-bekendtgørelsen.
GeoHav finder dette betænkeligt, da disse analyseparametre antages udledt fra Renseanlæg Vest's slamdeponi til Svanholmgrøften med Limfjorden som recipient ved dennes udløb få hundrede meter østligt sænketunnelens tracé.

For asbest samt PFAS-stofferne forefindes der ikke krav til detektionsgrænse for analyse på marine sedimenter jf. Analysekvalitets-bekendtgørelsen. GeoHav finder dog de for PFAS-stofferne benyttede detektionsgrænser urealistisk høje.

Da asbest påvises ved tilstedeværelsen af et fiber, er grænsen for *påvist/ikke påvist* således 0 (null). Antages denne værdi hypotetisk som kravværdi til detektionsgrænse, og antages en generel fiberstørrelse som benævnt linie 147 - 154 på 20 µm i længde og en diameter på 0,01 µm, overskrider den benyttede detektionsgrænse på 100mg asbest/KG ts den hypotetiske kravværdi 196 mio. gange [18].

[18] 100 / (0,02 mm x 0,00001 mm * 2,55mg/mm3) = 196.078.431,4

analyseparameter	x kravværdi
Arsen	5
Acenaphten	20
Acenaphtylen	20
Anthracen	1,33
Benz(a)pyren	5
Benzo(b+j)fluoranthen	5
Benzo(ghi)perylen	10
Benzo(k)fluoranthen	5
Butylbenzylphthalat (BBP)	50
DBP (Dibutylphthalat)	50
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	50
DEP (Diethylphthalat)	50
Dibenzo(a,h)anthracen	10
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	50
Diisodecylphthalat (DiDP)	25
Dimethylphthalat (DMP)	50
DiNP (Diisononylphthalat)	25
Di-n-octylphthalat (DOP)	50
Fluoren	5
Indeno(1,2,3-cd)pyren	5
Kviksølv	2
Nonylphenoler (sum)	10
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	100
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	100
Phenanthren	3,33
Tributyltin, TBT-Sn	41
4-n-Nonylphenol	2
4-n-octylphenol	2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	20
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	20
SUM	771,66
gennemsnit	25,722

Bilag 1

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 25-08-2023
Version: 1
Modtaget: 08-05-2023
Analyseperiode: 08-05-2023 - 09-08-2023
Ordrenr.: 786152

Sagsnavn: P418
Lokalitet: 1-21, Limfjorden, Korridorer
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023
Prøvetype: Sediment
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/MK
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		106163/23	106164/23	106165/23	106166/23	106167/23		
Prøve ID:		1A	2A	3A	4A	5A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		74.7	75.1	80.3	66.6	72.2	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1849	1952	1991	1781	1784	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.2	1.7	1.5	3.2	2.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		1.5	6.3	2.5	4.2	3.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		3.8	2.1	4.3	4.2	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.090	0.031	0.099	0.084	0.11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		5.7	18	6.7	6.4	4.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		4.1	22	4.9	4.7	6.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	<0.010	0.033	0.042	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		4.9	17	5.8	5.8	4.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		18	19	16	15	16	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		5000	4300	4600	8300	6400	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		230	410	270	260	210	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		28	37	23	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	27	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	10	<10	<10	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	5.3	6.5	4.9	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	12	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	35	12	<10	67	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	13	<10	<10	35	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	15	<10	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	24	<10	50	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	17	<10	24	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	14	43	<10	50	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106163/23	106164/23	106165/23	106166/23	106167/23		
Prøve ID:		1A	2A	3A	4A	5A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	18	<10	24	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	27	<10	35	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	72	120	<10	260	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	28	110	210	19	350	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	80.0	76.5	80.1	67.5	75.5	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	522	425	418	609	536	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106163/23	106164/23	106165/23	106166/23	106167/23		
Prøve ID:		1A	2A	3A	4A	5A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	79.9	78.5	81.5	68.1	77.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00011	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00014	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00018	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00030	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	0.000730	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106168/23	106169/23	106170/23	106171/23	106172/23		
Prøve ID:		6A	7A	8A	9A	10A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		69.0	70.5	81.6	80.2	81.1	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2076	2047	1871	2094	1949	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.9	1.5	1.1	0.7	1.0	%	DS 204:1980
Arsen, As		1.7	1.9	1.7	0.83	0.93	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		4.4	3.0	5.1	1.3	1.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.099	0.061	0.035	0.045	0.052	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		2.6	14	14	1.1	1.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		4.3	19	3.8	1.1	2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.018	<0.010	0.034	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		2.7	9.2	6.8	1.1	1.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		13	33	39	4.6	6.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		5700	6700	6600	5600	4800	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		210	450	280	93	140	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		110	35	120	43	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		11	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		11	13	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		13	15	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		7.4	9.6	5.5	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		27	150	10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		11	53	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	29	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	39	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		12	22	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	31	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		23	81	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	24	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		14	30	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	95	430	16	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	240	530	140	43	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106168/23	106169/23	106170/23	106171/23	106172/23		
Prøve ID:		6A	7A	8A	9A	10A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	79.0	74.6	81.6	82.7	80.9	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	378	597	491	586	330	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	79.2	77.4	80.1	84.9	80.9	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0013	0.0016	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106168/23	106169/23	106170/23	106171/23	106172/23		
Prøve ID:		6A	7A	8A	9A	10A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00013	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	0.000230	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	0.74	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	1.80	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		82.3	74.3	69.9	72.2	57.5	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1938	1870	1721	1930	1669	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		0.6	1.2	1.7	1.8	3.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		0.77	0.95	2.1	3.3	2.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		1.3	1.7	3.3	5.0	1.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		<0.020	0.032	0.060	0.13	0.077	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		1.5	1.9	4.8	8.5	16	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		1.0	1.3	2.8	5.3	8.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	0.029	0.031	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		1.3	1.7	4.5	7.8	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		3.9	5.5	11	19	71	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		2600	7300	5000	11000	16000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		120	130	200	250	740	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		14	43	28	<10	22	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	<10	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	4.9	4.1	5.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	10	<10	<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	<90	<10	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	14	53	33	<10	51	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	82.3	73.6	71.6	72.8	67.7	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	240	481	570	868	1040	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	83.2	80.0	70.6	74.0	62.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	0.0012	0.0012	0.0012	0.0010	0.0012	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		81.6	72.5	76.8	70.8	62.4	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2119	2039	2112	2182	1493	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		0.4	1.4	1.2	2.1	1.8	%	DS 204:1980
Arsen, As		0.99	6.7	1.5	4.1	3.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		1.9	9.0	3.1	12	5.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.029	0.18	0.050	0.17	0.11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		1.3	42	3.3	7.2	6.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		1.2	45	2.9	9.2	5.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	0.019	0.029	0.052	0.037	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		1.4	16	2.8	6.1	5.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		5.9	64	13	32	24	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		5000	5000	5500	4900	10000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		140	540	290	320	310	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		24	16	37	70	110	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	15	25	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Acenaphten		14	<10	<10	22	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		11	<10	<10	84	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		4.4	<4.0	12	29	16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	11	19	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		13	<10	16	340	38	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	120	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	46	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	74	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	11	90	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	11	120	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		12	<10	15	150	30	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	11	63	15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	11	22	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	13	88	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	40	<90	67	990	180	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	78	16	160	1400	360	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	81.9	76.8	73.4	77.8	61.3	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	310	603	454	644	1590	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	82.5	75.7	79.5	72.6	66.8	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	0.0011	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0015	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00011	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00015	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00018	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	0.000440	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106183/23	106184/23	106185/23	106186/23	106187/23		
Prøve ID:		21A	1G	2G	3G	4G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		73.2	70.4	73.6	73.4	79.8	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1737	1934	2018	1932	1932	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		1.4	2.0	1.7	1.7	0.9	%	DS 204:1980
Arsen, As		7.4	3.7	<0.50	1.7	1.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		14	5.8	1.8	4.3	2.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.24	0.077	0.026	0.033	<0.020	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		34	13	<1.0	24	2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		21	8.1	<1.0	3.3	2.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	0.14	0.024	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		15	11	0.51	6.8	2.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		74	30	12	9.9	6.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		7300	5800	3600	3800	1800	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		1100	400	<50	97	150	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		30	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		15	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		11	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		8.5	<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		190	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		77	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		40	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		60	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		86	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		68	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106183/23	106184/23	106185/23	106186/23	106187/23		
Prøve ID:		21A	1G	2G	3G	4G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Benz(a)pyren		150	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		41	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		17	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		58	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	640	<90	<90	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	850	<160	<160	<160	<160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	69.3	67.5	70.0	73.0	71.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	1130	467	298	289	382	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106183/23	106184/23	106185/23	106186/23	106187/23		
Prøve ID:		21A	1G	2G	3G	4G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	73.2	76.1	73.6	73.4	75.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106188/23	106189/23	106190/23	106191/23	106192/23		
Prøve ID:		5G	6G	7G	8G	9G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		64.5	53.4	75.3	79.6	77.8	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1812	1710	2104	1903	1776	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		3.4	4.0	1.1	0.6	0.8	%	DS 204:1980
Arsen, As		6.1	2.8	1.4	0.51	0.54	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		45	11	3.6	<1.0	<1.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.36	0.30	0.079	<0.020	0.027	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		10	9.8	2.9	<1.0	1.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		12	9.6	2.3	1.2	<1.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.17	<0.010	0.011	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		9.7	8.0	2.4	0.69	1.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		41	27	11	<3.0	<3.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		16000	33000	5500	1300	2900	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	51	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total kvælstof, N				700	450	470	mg/kg TS	DS/EN 16168:2012
Total phosphor, P		340	340	190	72	120	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		26	19	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		18	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		20	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		59	17	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		23	7.5	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		17	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		380	69	13	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		140	30	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		50	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		73	15	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		120	18	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		120	17	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		160	39	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		77	18	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		21	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		100	25	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	1100	220	13	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	1400	270	13	<160	<160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	69.4	65.2	78.2	82.5	81.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	778					mg/kg TS	CSN ISO 11261

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106188/23	106189/23	106190/23	106191/23	106192/23		
Prøve ID:		5G	6G	7G	8G	9G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	67.1	67.8	76.8	82.0	82.5	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	0.00023	<0.00010	0.00036	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	0.00011	<0.00010	0.00037	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106188/23	106189/23	106190/23	106191/23	106192/23		
Prøve ID:		5G	6G	7G	8G	9G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PCB congen 138	*5	0.00035	0.00011	0.00040	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00040	0.00015	0.00035	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	0.00017	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	0.00126	0.000260	0.00148	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.050	<0.050	<0.050	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.10	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.10	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.10	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<5.0	7.5	<5.0	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	5.61	3.06	1.66	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	13.7	7.47	4.06	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		68.3	80.3	75.5	79.6	68.4	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1724	1873	1762	1731	1456	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.0	0.8	1.6	0.9	2.4	%	DS 204:1980
Arsen, As		1.8	1.4	1.2	2.5	2.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		2.5	1.5	2.2	4.3	3.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.078	0.041	0.048	0.10	0.063	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		4.0	2.2	3.3	8.1	6.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		3.1	1.5	2.0	5.0	5.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.028	0.022	0.024	0.011	0.011	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		3.5	2.0	2.9	7.5	6.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		9.3	5.4	23	17	15	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		8800	4000	3300	14000	16000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Total kvælstof, N					1600	2400	mg/kg TS	DS/EN 16168:2012
Total phosphor, P		190	120	130	200	230	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	<90	<90	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	<160	<160	<160	<160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	73.3	75.7	76.8	69.6	66.8	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	622	213	548			mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	71.5	63.0	80.1	76.8	70.8	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106198/23	106199/23	106200/23	106201/23	106202/23		
Prøve ID:		15G	16G	17G	18G	19G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		62.1	81.3	77.8	77.2	75.2	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1538	1814	2064	2222	1849	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		3.3	0.6	1.2	1.0	1.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.4	0.59	1.6	0.88	0.78	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		4.7	1.3	3.6	2.3	2.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.11	<0.020	0.063	0.041	0.045	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		8.6	1.1	3.4	1.8	1.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		4.9	<1.0	2.8	2.5	3.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		7.4	1.1	3.0	1.6	1.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		18	4.1	13	10	8.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		12000	1000	3400	3100	4200	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total kvælstof, N		1500			860		mg/kg TS	DS/EN 16168:2012
Total phosphor, P		290	170	270	200	170	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	13	11	21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	<10	33	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	12	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	<10	14	<10	68	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	<10	28	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	<10	22	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	<10	37	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106198/23	106199/23	106200/23	106201/23	106202/23		
Prøve ID:		15G	16G	17G	18G	19G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	<10	16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	<10	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	<90	14	<90	250	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	<160	27	11	320	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	60.2	64.8	77.7	75.9	71.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3		128	390		516	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	62.2	84.6	79.9	81.3	77.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106198/23	106199/23	106200/23	106201/23	106202/23		
Prøve ID:		15G	16G	17G	18G	19G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00012	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	0.00012	<0.00010	<0.00010	0.00017	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	0.000120	<0.000350	<0.000350	0.000390	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	0.55	0.42	1.26	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	1.34	1.02	3.07	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		64.7	64.7	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1895	1729	kg/m3	SM 17udg,2710F

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Glødetab af total prøve		2.4	2.9	%	DS 204:1980
Arsen, As		4.2	4.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		9.9	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.20	0.31	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		7.8	8.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		22	8.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.051	0.058	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		6.9	7.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		48	47	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		20000	3600	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		320	310	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment				-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		25	60	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	9.1	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		38	150	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		14	54	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	36	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		11	51	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		12	37	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		25	70	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		12	34	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		16	44	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	110	440	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	150	630	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	75.2	74.2	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	968	1010	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment				-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	75.0	72.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater				-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	0.0011	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	0.060	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment				-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	0.00019	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	0.00016	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	0.00013	0.00029	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00016	0.00037	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	0.00020	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
PCB, sum af 7 congener	*5	0.000290	0.00121	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater				-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment				-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT				-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	1.65	4.99	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	4.04	12.2	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*3 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*5 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Camilla Højsted

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 21-08-2023
Version: 1
Modtaget: 03-05-2023
Analyseperiode: 03-05-2023 - 21-08-2023
Ordrenr.: 785068

Sagsnavn: P418
Lokalitet: REF, Referencer, Limfjorden
Udtaget: 03-05-2023
Prøvetype: Jord
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/JC
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		100982/23	100983/23		
Prøve ID:		REF300A	REF600A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		80.5	62.6	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2015	1649	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		0.6	3.5	%	DS 204:1980
Arsen, As		<0.50	3.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		1.2	5.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.036	0.19	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		1.3	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		1.0	9.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.012	0.012	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		1.2	13	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		6.0	34	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		1300	7700	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	64	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		140	320	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment				-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	29	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	31	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	26	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	31	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ANALYSERAPPORT

Parameter		Prøvenr.: 100982/23	100983/23	Enhed	Metode
		Prøve ID: REF300A	REF600A		
		Kommentar *1	*1		
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	150	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	200	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	81.6	72.4	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	<50	50	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment				-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	82.7	70.3	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater				-	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		100982/23	100983/23		
Prøve ID:		REF300A	REF600A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0040	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment				-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	0.00035	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	0.0017	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	0.00077	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	0.0034	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	0.0042	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	0.0031	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	0.0135	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater				-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment				-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.050	<0.050	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<5.0	<5.0	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT				-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	1.4	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	3.43	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*3 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*5 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Camilla Højsted

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 785078
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 25-08-2023
Version: 1
Modtaget: 02-05-2023
Analyseperiode: 02-05-2023 - 25-08-2023
Ordrenr.: 785078

Sagsnavn: P418
Lokalitet: REF, Referencer, Limfjorden
Udtaget: 03-05-2023
Prøvetype: Jord
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/JC
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		101038/23	101039/23		
Prøve ID:		REF400A	REF500A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		56.1	29.8	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1734	1458	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.8	3.5	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.8	5.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		14	14	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.33	0.42	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		6.0	12	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		6.2	13	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.061	0.042	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		5.3	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		37	91	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		11000	120000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		270	550	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment				-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	28	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		23	42	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		4.5	5.4	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		120	54	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		98	48	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		30	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		50	26	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		110	47	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		64	22	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		63	31	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Parameter		101038/23	101039/23	Enhed	Metode
Prøvenr.:		101038/23	101039/23		
Prøve ID:		REF400A	REF500A		
Kommentar		*1	*1		
Indeno(1,2,3-cd)pyren		67	27	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		20	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		77	60	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	530	310	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	730	420	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i sediment				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	1210	1930	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment				-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	75.2	41.8	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater				-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0050	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

Ordrenr: 785078
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		101038/23	101039/23		
Prøve ID:		REF400A	REF500A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	0.029	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment				-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	0.00016	0.00016	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	0.00049	0.00061	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	0.00032	0.00036	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	0.00070	0.00084	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00083	0.0011	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	0.00043	0.00077	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	0.00293	0.00384	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater				-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	0.067	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment				-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.050	<0.050	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<5.0	<5.0	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT				-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	3.23	1.03	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	7.90	2.52	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*3 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*5 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 785078
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Camilla Højsted

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 02-08-2023
Version: 1
Modtaget: 26-04-2023
Analyseperiode: 26-04-2023 - 02-08-2023
Ordrenr.: 784235

Sagsnavn: P418
Lokalitet: 22-29, Nørredyb, kompensation
Udtaget: 25-04-2023
Prøvetype: Jord
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/MK
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		96216/23	96217/23	96218/23	96219/23	96220/23		
Prøve ID:		22A	23A	24A	25A	26A		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		70.3	72.5	69.2	76.6	64.4	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1871	1837	1811	1819	1662	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		1.7	1.8	1.6	0.9	2.5	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.1	1.6	1.2	2.1	2.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		5.9	4.4	2.1	11	5.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.11	0.073	0.028	0.19	0.11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		3.9	3.5	2.5	4.1	3.7	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		5.5	3.4	1.5	5.2	3.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.015	<0.010	<0.010	0.030	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		3.2	3.0	1.9	4.0	3.7	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		16	14	7.7	27	17	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		10000	7400	6300	6200	20000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		250	190	230	210	290	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	25	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	<4.0	8.5	6.2	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		17	17	<10	57	34	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		13	13	<10	44	27	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	22	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	24	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		10	12	<10	33	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	21	16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	21	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	22	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96216/23	96217/23	96218/23	96219/23	96220/23		
Prøve ID:		22A	23A	24A	25A	26A		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Benzo(ghi)perylen		10	10	<10	26	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	40	40	<90	250	160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	50	52	<160	300	200	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*4	75.2	46.7	73.5	76.1	46.6	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	597	1350	611	520	2000	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96216/23	96217/23	96218/23	96219/23	96220/23		
Prøve ID:		22A	23A	24A	25A	26A		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	76.1	69.7	79.6	79.6	34.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0068	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0068	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	0.18	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00024	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00058	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0015	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0011	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0021	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0027	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0014	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	0.00962	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	0.082	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	0.18	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	2.54	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	<1	<1	<1	<1	6.20	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96221/23	96222/23	96223/23	96224/23	96225/23		
Prøve ID:		27A	28A	29A	22G	23G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*2		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		59.3	53.7	50.5	54.1	72.1	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1618	1694	1582	1746	1808	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.3	3.4	2.8	3.6	2.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.5	2.3	3.2	5.4	2.7	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		6.2	4.4	6.6	36	26	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.18	0.085	0.19	0.47	0.20	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		5.4	5.3	7.5	9.1	4.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		5.0	4.7	7.5	9.3	8.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.011	<0.010	<0.010	0.12	0.098	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		4.8	4.4	6.6	7.9	4.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		25	17	26	36	24	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		14000	16000	23000	31000	8000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		300	300	340	390	230	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		11	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	13	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	13	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		30	<10	13	69	21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		9.5	<4.0	<4.0	30	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		13	<10	<10	19	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		38	<10	<10	310	76	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		28	<10	<10	230	58	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		13	<10	<10	89	26	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		16	<10	<10	110	30	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		16	<10	<10	140	47	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		16	<10	<10	110	28	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		12	<10	<10	110	29	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		18	<10	<10	120	38	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	34	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		24	<10	<10	140	45	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	190	<90	13	1200	330	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	240	<160	13	1500	410	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.						-	-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	-	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	-	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	-	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96221/23	96222/23	96223/23	96224/23	96225/23		
Prøve ID:		27A	28A	29A	22G	23G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*2		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Chrocidolit (Blå asbest)	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*4	61.3	64.5	42.4	61.7	58.6	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	1170	2400	2080	1780	1710	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	68.9	45.4	57.4	65.9	67.7	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	0.017	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96221/23	96222/23	96223/23	96224/23	96225/23		
Prøve ID:		27A	28A	29A	22G	23G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*2		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PCB congen 28	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	0.00021	<0.00010	<0.00010	0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	0.00015	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	0.00024	<0.00010	<0.00010	0.00012	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	0.00031	<0.00010	<0.00010	0.00014	0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	0.00014	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	0.00115	<0.000350	<0.000350	0.00026	0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	0.16	0.066	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	0.075	0.35	0.15	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	0.43	<0.41	<0.41	0.52	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	1.06	<1	<1	1.28	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		63.0	78.3	75.5	67.9	47.6	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2146	1904	1749	1583	1715	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.5	1.0	1.6	2.0	3.6	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.0	2.8	1.6	1.8	3.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		5.0	13	3.7	5.2	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.094	0.31	0.094	0.15	0.29	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		4.4	6.3	3.3	5.2	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		5.0	7.4	3.9	8.9	10	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	0.039	<0.010	<0.010	0.016	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		4.1	5.6	3.2	4.7	9.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Zink, Zn		26	36	16	19	40	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		14000	28000	6700	3400	23000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		250	250	190	270	430	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	27	<10	<10	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	7.6	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	64	<10	<10	32	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	49	<10	<10	25	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	20	<10	<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	27	<10	<10	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	37	<10	<10	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	27	<10	<10	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	22	<10	<10	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	27	<10	<10	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	32	<10	<10	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	280	<90	<90	140	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	340	<160	<160	180	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.		-	-				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		-	-	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		-	-	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		-	-	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*4	61.4	54.6	76.9	75.7	50.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	1230	1140	808	2160	1150	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	80.6	76.6	73.3	81.1	76.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	<0.010	0.013	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	<0.00010	0.00025	0.00023	<0.00010	0.00014	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	<0.00010	0.00014	0.00013	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	<0.00010	0.00028	0.00031	<0.00010	0.00018	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	<0.00010	0.00034	0.00038	<0.00010	0.00022	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	<0.00010	0.00015	0.00017	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	<0.000350	0.00116	0.00122	<0.000350	0.000540	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	0.064	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	2.76	<0.41	1.17	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	6.75	<1	2.87	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		96231/23		
Prøve ID:		29G		
Dybde:		- m u.t		
Kommentar		*1		
Parameter			**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		68.7	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1808	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		1.7	%	DS 204:1980
Arsen, As		0.73	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		2.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.051	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		6.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		9.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		11000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		150	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment			-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		25	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.: 96231/23

Prøve ID: 29G
Dybde: - m u.t
Kommentar *1

Parameter			Enhed	Metode
Indeno(1,2,3-cd)pyren		10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	120	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	150	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.			-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*4	75.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	840	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment			-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	79.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater			-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

TEST Reg.nr. 361

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.: 96231/23

Prøve ID: 29G
Dybde: - m u.t
Kommentar *1

Parameter			Enhed	Metode
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment			-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater			-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment			-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT			-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 Det har ikke været muligt at udføre analysen for PCB congenerne 31, 105 og 156 grundet mangel på prøvemateriale.
*3 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*5 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*6 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Sofie Askjær Hass

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Bilag 2

Prøvedata		Fysiske parametre, kulstof og mineraler								Asbest							TBT	
Prøve-mærke	Prøvested	Tørstof-indhold	Kornstørrelses-fordeling	Massefylde	Glødetab	TOC	Jernbundet-P	Total kvælstof	Total phosphor	Amosit	Asbest	Aktinolit	Antofyllit	Chrysotil	Chrocidolit	Tremolit	Tributyltin	Tributyltin-cation
					af total prøve		(Fe-P)	N	P	(Brun asbest)				(Hvid asbest)	(Blå asbest)		TBT-Sn	(TBT)
		%	-	kg/m^3	%	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	µg Sn/kg TS	µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	74,7	Se Bilag	1.849	2,2	5.000	<50	522	230	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
2A	Tunnel, toplag	75,1	Se Bilag	1.952	1,7	4.300	<50	425	410	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
3A	Tunnel, toplag	80,3	Se Bilag	1.991	1,5	4.600	<50	418	270	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
4A	Tunnel, toplag	66,6	Se Bilag	1.781	3,2	8.300	<50	609	260	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
5A	Tunnel, toplag	72,2	Se Bilag	1.784	2,2	6.400	<50	536	210	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
6A	Tunnel, toplag	69,0	Se Bilag	2.076	2,9	5.700	<50	378	210	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
7A	Tunnel, toplag	70,5	Se Bilag	2.047	1,5	6.700	<50	597	450	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	0,74	1,8
8A	Tunnel, toplag	81,6	Se Bilag	1.871	1,1	6.600	<50	491	280	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
9A	Tunnel, toplag	80,2	Se Bilag	2.094	0,7	5.600	<50	586	93	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
10A	Tunnel, toplag	81,1	Se Bilag	1.949	1,0	4.800	<50	330	140	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
11A	Tunnel, toplag	82,3	Se Bilag	1.938	0,6	2.600	<50	240	120	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
12A	Tunnel, toplag	74,3	Se Bilag	1.870	1,2	7.300	<50	481	130	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
13A	Tunnel, toplag	69,9	Se Bilag	1.721	1,7	5.000	<50	570	200	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
14A	Tunnel, toplag	72,2	Se Bilag	1.930	1,8	11.000	<50	868	250	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
15A	Tunnel, toplag	57,5	Se Bilag	1.669	3,2	16.000	<50	1.040	740	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
1G	Tunnel, underliggende	70,4	Se Bilag	1.934	2,0	5.800	<50	467	400								<0,41	<1
2G	Tunnel, underliggende	73,6	Se Bilag	2.018	1,7	3.600	<50	298	<50								<0,41	<1
3G	Tunnel, underliggende	73,4	Se Bilag	1.932	1,7	3.800	<50	289	97								<0,41	<1
4G	Tunnel, underliggende	79,8	Se Bilag	1.932	0,9	1.800	<50	382	150								<0,41	<1
5G	Tunnel, underliggende	64,5	Se Bilag	1.812	3,4	16.000	51	778	340								5,61	13,7
6G	Tunnel, underliggende	53,4	Se Bilag	1.710	4,0	33.000	<50	:	340								3,06	7,47
7G	Tunnel, underliggende	75,3	Se Bilag	2.104	1,1	5.500	<50	700	190								1,66	4,06
8G	Tunnel, underliggende	79,6	Se Bilag	1.903	0,6	1.300	<50	450	72								<0,41	<1
9G	Tunnel, underliggende	77,8	Se Bilag	1.776	0,8	2.900	<50	470	120								<0,41	<1
10G	Tunnel, underliggende	68,3	Se Bilag	1.724	2,0	8.800	<50	622	190								<0,41	<1
11G	Tunnel, underliggende	80,3	Se Bilag	1.873	0,8	4.000	<50	213	120								<0,41	<1
12G	Tunnel, underliggende	75,5	Se Bilag	1.762	1,6	3.300	<50	548	130								<0,41	<1
13G	Tunnel, underliggende	79,6	Se Bilag	1.731	0,9	14.000	<50	1.600	200								<0,41	<1
14G	Tunnel, underliggende	68,4	Se Bilag	1.456	2,4	16.000	<50	2.400	230								<0,41	<1
15G	Tunnel, underliggende	62,1	Se Bilag	1.538	3,3	12.000	<50	1.500	290								<0,41	<1
16A	Lavbro, toplag	81,6	Se Bilag	2.119	0,4	5.000	<50	310	140	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
17A	Lavbro, toplag	72,5	Se Bilag	2.039	1,4	5.000	<50	603	540	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
18A	Lavbro, toplag	76,8	Se Bilag	2.112	1,2	5.500	<50	454	290	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
19A	Lavbro, toplag	70,8	Se Bilag	2.182	2,1	4.900	<50	644	320	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
20A	Lavbro, toplag	62,4	Se Bilag	1.493	1,8	10.000	<50	1.590	310	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
21A	Lavbro, toplag	73,2	Se Bilag	1.737	1,4	7.300	<50	1.130	1.100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
16G	Lavbro, underliggende	81,3	Se Bilag	1.814	0,6	1.000	<50	128	170								<0,41	<1
17G	Lavbro, underliggende	77,8	Se Bilag	2.064	1,2	3.400	<50	390	270								0,55	1,34
18G	Lavbro, underliggende	77,2	Se Bilag	2.222	1,0	3.100	<50	860	200								0,42	1,02
19G	Lavbro, underliggende	75,2	Se Bilag	1.849	1,2	4.200	<50	516	170								1,26	3,07
20G	Lavbro, underliggende	64,7	Se Bilag	1.895	2,4	20.000	<50	968	320								1,65	4,04
21G	Lavbro, underliggende	64,7	Se Bilag	1.729	2,9	3.600	<50	1.010	310								4,99	12,2
REF 1	Referencer, Limfjorden	80,5	Se Bilag	2.015	0,6	1.300	<50	<50	140								<0,41	<1
REF 4	Referencer, Limfjorden	62,6	Se Bilag	1.649	3,5	7.700	64	50	320								1,4	3,43
REF 2	Referencer, Limfjorden	56,1	Se Bilag	1.734	2,8	11.000	<50	1.210	270								3,23	7,9
REF 3	Referencer, Limfjorden	29,8	Se Bilag	1.458	3,5	120.000	<50	1.930	550								1,03	2,52
22A	Nørredyb, komp. Toplag	70,3	Se Bilag	1.871	1,7	10.000	<50	597	250	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
23A	Nørredyb, komp. Toplag	72,5	Se Bilag	1.837	1,8	7.400	<50	1.350	190	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
24A	Nørredyb, komp. Toplag	69,2	Se Bilag	1.811	1,6	6.300	<50	611	230	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
25A	Nørredyb, komp. Toplag	76,6	Se Bilag	1.819	0,9	6.200	<50	520	210	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
26A	Nørredyb, komp. Toplag	64,4	Se Bilag	1.662	2,5	20.000	<50	2.000	290	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	2,54	6,2
27A	Nørredyb, komp. Toplag	59,3	Se Bilag	1.618	2,3	14.000	<50	1.170	300	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	0,43	1,06
28A	Nørredyb, komp. Toplag	53,7	Se Bilag	1.694	3,4	16.000	<50	2.400	300	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
29A	Nørredyb, komp. Toplag	50,5	Se Bilag	1.582	2,8	23.000	<50	2.080	340	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
22G	Nørredyb, komp. underl.	54,1	Se Bilag	1.746	3,6	31.000	<50	1.780	390								0,52	1,28
23G	Nørredyb, komp. underl.	72,1	Se Bilag	1.808	2,2	8.000	<50	1.710	230								<0,41	<1
24G	Nørredyb, komp. underl.	63,0	Se Bilag	2.146	2,5	14.000	<50	1.230	250								2,76	6,75
25G	Nørredyb, komp. underl.	78,3	Se Bilag	1.904	1,0	28.000	<50	1.140	250								<0,41	<1
26G	Nørredyb, komp. underl.	75,5	Se Bilag	1.749	1,6	6.700	<50	808	190								1,17	2,87
27G	Nørredyb, komp. underl.	67,9	Se Bilag	1.583	2,0	3.400	<50	2.160	270								<0,41	<1
28G	Nørredyb, komp. underl.	47,6	Se Bilag	1.715	3,6	23.000	<50	1.150	430								<0,41	<1
29G	Nørredyb, komp. underl.	68,7	Se Bilag	1.808	1,7	11.000	<50	840	150								<0,41	<1
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau																	7
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau																	200
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier																1000	
Kilde /2/	Afskæringskriterier																	
Kilde /3/	MKK - Sediment																	
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup																	1.600

Prøvedata		Tungmetaller								PCB i jord samt PCB i sediment										
Prøve-mærke	Prøvested	Arsen	Bly	Cadmium	Chrom (total)	Kobber	Kviksølv	Nikkel	Zink	PCB congen 28	PCB congen 31	PCB congen 52	PCB congen 105	PCB congen 101	PCB congen 118	PCB congen 138	PCB congen 153	PCB congen 156	PCB congen 180	PCB, sum af 7 congener
		As	Pb	Cd	Cr	Cu	Hg	Nikkel, Ni	Zn											
		mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	1,5	3,8	0,09	5,7	4,1	<0,010	4,9	18	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
2A	Tunnel, toplag	6,3	2,1	0,031	18	22	<0,010	17	19	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
3A	Tunnel, toplag	2,5	4,3	0,099	6,7	4,9	<0,010	5,8	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
4A	Tunnel, toplag	4,2	4,2	0,084	6,4	4,7	0,033	5,8	15	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
5A	Tunnel, toplag	3,1	11	0,11	4,5	6,4	0,042	4,1	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00011	<0,00010	0,00014	0,00018	<0,0010	0,0003	0,00073
6A	Tunnel, toplag	1,7	4,4	0,099	2,6	4,3	0,018	2,7	13	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	0,0001	0,00013	<0,0010	<0,00010	0,00023
7A	Tunnel, toplag	1,9	3	0,061	14	19	<0,010	9,2	33	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
8A	Tunnel, toplag	1,7	5,1	0,035	14	3,8	0,034	6,8	39	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
9A	Tunnel, toplag	0,83	1,3	0,045	1,1	1,1	<0,010	1,1	4,6	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
10A	Tunnel, toplag	0,93	1,8	0,052	1,6	2,8	<0,010	1,6	6,8	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
11A	Tunnel, toplag	0,77	1,3	<0,020	1,5	1	<0,010	1,3	3,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
12A	Tunnel, toplag	0,95	1,7	0,032	1,9	1,3	<0,010	1,7	5,5	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
13A	Tunnel, toplag	2,1	3,3	0,06	4,8	2,8	0,029	4,5	11	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
14A	Tunnel, toplag	3,3	5	0,13	8,5	5,3	0,031	7,8	19	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
15A	Tunnel, toplag	2,2	1,9	0,077	16	8,1	<0,010	11	71	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
1G	Tunnel, underliggende	3,7	5,8	0,077	13	8,1	<0,010	11	30	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
2G	Tunnel, underliggende	<0,50	1,8	0,026	<1,0	<1,0	0,14	0,51	12	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
3G	Tunnel, underliggende	1,7	4,3	0,033	24	3,3	0,024	6,8	9,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
4G	Tunnel, underliggende	1,5	2,1	<0,020	2,8	2,4	<0,010	2,4	6,5	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
5G	Tunnel, underliggende	6,1	45	0,36	10	12	0,17	9,7	41	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00023	0,00011	0,00035	0,0004	<0,0010	0,00017	0,00126
6G	Tunnel, underliggende	2,8	11	0,3	9,8	9,6	<0,010	8	27	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	0,00011	0,00015	<0,0010	<0,00010	0,00026
7G	Tunnel, underliggende	1,4	3,6	0,079	2,9	2,3	0,011	2,4	11	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00036	0,00037	0,0004	0,00035	<0,0010	<0,00010	0,00148
8G	Tunnel, underliggende	0,51	<1,0	<0,020	<1,0	1,2	<0,010	0,69	<3,0	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
9G	Tunnel, underliggende	0,54	<1,0	0,027	1,3	<1,0	<0,010	1,1	<3,0	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
10G	Tunnel, underliggende	1,8	2,5	0,078	4	3,1	0,028	3,5	9,3	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
11G	Tunnel, underliggende	1,4	1,5	0,041	2,2	1,5	0,022	2	5,4	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
12G	Tunnel, underliggende	1,2	2,2	0,048	3,3	2	0,024	2,9	23	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
13G	Tunnel, underliggende	2,5	4,3	0,1	8,1	5	0,011	7,5	17	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
14G	Tunnel, underliggende	2,6	3,8	0,063	6,6	5,8	0,011	6,3	15	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
15G	Tunnel, underliggende	2,4	4,7	0,11	8,6	4,9	<0,010	7,4	18	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
16A	Lavbro, toplag	0,99	1,9	0,029	1,3	1,2	<0,010	1,4	5,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
17A	Lavbro, toplag	6,7	9	0,18	42	45	0,019	16	64	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
18A	Lavbro, toplag	1,5	3,1	0,05	3,3	2,9	0,029	2,8	13	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
19A	Lavbro, toplag	4,1	12	0,17	7,2	9,2	0,052	6,1	32	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00011	<0,00010	0,00015	0,00018	<0,0010	<0,00010	0,00044
20A	Lavbro, toplag	3	5,3	0,11	6	5,6	0,037	5	24	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
21A	Lavbro, toplag	7,4	14	0,24	34	21	<0,010	15	74	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
16G	Lavbro, underliggende	0,59	1,3	<0,020	1,1	<1,0	<0,010	1,1	4,1	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	0,00012	<0,0010	<0,00010	0,00012
17G	Lavbro, underliggende	1,6	3,6	0,063	3,4	2,8	<0,010	3	13	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
18G	Lavbro, underliggende	0,88	2,3	0,041	1,8	2,5	<0,010	1,6	10	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
19G	Lavbro, underliggende	0,78	2,2	0,045	1,6	3,3	<0,010	1,5	8,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,0001	<0,00010	0,00012	0,00017	<0,0010	<0,00010	0,00039
20G	Lavbro, underliggende		9,9	0,2	7,8	22	0,051	6,9	48	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	0,00013	0,00016	<0,0010	<0,00010	0,00029
21G	Lavbro, underliggende	4	11	0,31	8,6	8,5	0,058	7,5	47	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00019	0,00016	0,00029	0,00037	<0,0010	0,0002	0,00121
REF 1	Referencer, Limfjorden	<0,50	1,2	0,036	1,3	1	0,012	1,2	6	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
REF 4	Referencer, Limfjorden	3,1	5,1	0,19	11	9,4	0,012	13	34	<0,00010	<0,0010	0,00035	<0,0010	0,0017	0,00077	0,0034	0,0042	<0,0010	0,0031	0,0135
REF 2	Referencer, Limfjorden	2,8	14	0,33	6	6,2	0,061	5,3	37	<0,00010	<0,0010	0,00016	<0,0010	0,00049	0,00032	0,0007	0,00083	<0,0010	0,00043	0,00293
REF 3	Referencer, Limfjorden	5,2	14	0,42	12	13	0,042	11	91	<0,00010	<0,0010	0,00016	<0,0010	0,00061	0,00036	0,00084	0,0011	<0,0010	0,00077	0,00384
22A	Nørredyb, komp. Toplag	2,1	5,9	0,11	3,9	5,5	0,015	3,2	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
23A	Nørredyb, komp. Toplag	1,6	4,4	0,073	3,5	3,4	<0,010	3	14	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
24A	Nørredyb, komp. Toplag	1,2	2,1	0,028	2,5	1,5	<0,010	1,9	7,7	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
25A	Nørredyb, komp. Toplag	2,1	11	0,19	4,1	5,2	0,03	4	27	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
26A	Nørredyb, komp. Toplag	2	5,1	0,11	3,7	3,9	<0,010	3,7	17	0,00024	<0,0010	0,00058	<0,0010	0,0015	0,0011	0,0021	0,0027	<0,0010	0,0014	0,00962
27A	Nørredyb, komp. Toplag	2,5	6,2	0,18	5,4	5	0,011	4,8	25	<0,00010	<0,0010	0,0001	<0,0010	0,00021	0,00015	0,00024	0,00031	<0,0010	0,00014	0,00115
28A	Nørredyb, komp. Toplag	2,3	4,4	0,085	5,3	4,7	<0,010	4,4	17	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
29A	Nørredyb, komp. Toplag	3,2	6,6	0,19	7,5	7,5	<0,010	6,6	26	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
22G	Nørredyb, komp. underl.	5,4	36	0,47	9,1	9,3	0,12	7,9	36	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,0001	<0,00010	0,00012	0,00014	<0,0010	<0,00010	0,00026
23G	Nørredyb, komp. underl.	2,7	26	0,2	4,3	8,1	0,098	4,1	24	<0,00010	-	<0,00010	-	<0,00010	<0,00010	<0,00010	0,0001	-	<0,00010	0,0001
24G	Nørredyb, komp. underl.	2	5	0,094	4,4	5	<0,010	4,1	26	<0,00010	-	<0,00010	-	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	-	<0,00010	<0,000350
25G	Nørredyb, komp. underl.	2,8	13	0,31	6,3	7,4	0,039	5,6	36	<0,00010	-	<0,00010	-	0,00025	0,00014	0,00028	0,00034	-	0,00015	0,00116
26G	Nørredyb, komp. underl.	1,6	3,7	0,094	3,3	3,9	<0,010	3,2	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00023	0,00013	0,00031	0,00038	<0,0010	0,00017	0,00122
27G	Nørredyb, komp. underl.	1,8	5,2	0,15	5,2	8,9	<0,010	4,7	19	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
28G	Nørredyb, komp. underl.	3,8	11	0,29	11	10	0,016	9,2	40	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00014	<0,00010	0,00018	0,00022	<0,0010	<0,00010	0,00054
29G	Nørredyb, komp. underl.	0,73	2	0,051	2,8	6	<0,010	2,8	9,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau	20	40	0,4	50	20	0,25	30	130											0,020
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau	60	200	2,5	270	90	1	60	500											0,200
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier	20	40	0,5	500	500	1	30	500											
Kilde /2/	Afskæringskriterier	20	400	5	1.000	1.000	3	30	1.000											
Kilde /3/	MKK - Sediment		163	3,8																
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup	30 (60)	400	5	540	180	2	120	1.000											100

Prøvedata		PAH´er																		
Prøve-mærke	Prøvested	Naphtalen (SKK) µg/kg TS	Ace-naphtylen µg/kg TS	Ace-naphten µg/kg TS	Phenanthren µg/kg TS	Anthracen (SKK) µg/kg TS	Fluoren µg/kg TS	Fluor-anthen µg/kg TS	Pyren µg/kg TS	Benzo(a)-anthracen µg/kg TS	Chrysen µg/kg TS	Benzo(b+j)-fluoranthen µg/kg TS	Benzo(k)-fluoranthen µg/kg TS	Benz(a-)pyren µg/kg TS	Indeno(1,2,3-cd)-pyren µg/kg TS	Dibenzo(a,h)-anthracen µg/kg TS	Benzo(ghi)-perylen µg/kg TS	Sum af PAH'er 5 komp. Jordkvalitet. µg/kg TS	Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek. µg/kg TS	PAH, sum (EPA - 16 komp.) µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	28 *(61)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,1)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	28
2A	Tunnel, toplag	37 *(47)*	<10	<10	10	<4,0 *(1,6)*	<10	35	13	<10	<10	<10	<10	14	<10	<10	<10	49	72	110
3A	Tunnel, toplag	23 *(41)*	27	<10	<10	5,3 *(1,4)*	<10	12	<10	<10	15	24	17	43	18	<10	27	97	120	210
4A	Tunnel, toplag	<10 *(88)*	<10	<10	<10	6,5 *(3,1)*	12	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<10	19
5A	Tunnel, toplag	18 *(61)*	<10	<10	17	4,9 *(2,1)*	<10	67	35	11	19	50	24	50	24	<10	35	191	260	350
6A	Tunnel, toplag	110 *(80)*	11	11	13	7,4 *(2,8)*	<10	27	11	<10	<10	12	<10	23	<10	<10	14	62	95	240
7A	Tunnel, toplag	35 *(41)*	<10	13	15	9,6 *(1,4)*	<10	150	53	29	39	22	31	81	24	<10	30	277	430	530
8A	Tunnel, toplag	120 *(30)*	<10	<10	<10	5,5 *(1,1)*	<10	10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	10	16	140
9A	Tunnel, toplag	43 *(19)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,7)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	43
10A	Tunnel, toplag	19 *(28)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	19
11A	Tunnel, toplag	14 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	14
12A	Tunnel, toplag	43 *(33)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,2)*	10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	53
13A	Tunnel, toplag	28 *(47)*	<10	<10	<10	4,9 *(1,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<10	33
14A	Tunnel, toplag	<10 *(50)*	<10	<10	<10	4,1 *(1,7)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<10	<10
15A	Tunnel, toplag	22 *(88)*	<10	<10	13	5 *(3,1)*	11	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	18	51
1G	Tunnel, underliggende	<10 *(55)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
2G	Tunnel, underliggende	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
3G	Tunnel, underliggende	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
4G	Tunnel, underliggende	<10 *(25)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
5G	Tunnel, underliggende	26 *(94)*	18	20	59	23 *(3,3)*	17	380	140	50	73	120	120	160	77	21	100	758	1100	1400
6G	Tunnel, underliggende	19 *(110)*	<10	<10	17	7,5 *(3,8)*	<10	69	30	<10	15	18	17	39	18	<10	25	144	220	270
7G	Tunnel, underliggende	<10 *(30)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,1)*	<10	13	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	13	13	13
8G	Tunnel, underliggende	<10 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
9G	Tunnel, underliggende	<10 *(22)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,8)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
10G	Tunnel, underliggende	<10 *(55)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
11G	Tunnel, underliggende	<10 *(22)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,8)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
12G	Tunnel, underliggende	<10 *(44)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,5)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
13G	Tunnel, underliggende	<10 *(25)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
14G	Tunnel, underliggende	<10 *(66)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,3)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
15G	Tunnel, underliggende	<10 *(91)*	<10	<10	<10	<4,0 *(3,2)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
16A	Lavbro, toplag	24 *(11)*	<10	14	11	4,4 *(0,4)*	<10	13	<10	<10	<10	<10	<10	12	<10	<10	<10	25	40	78
17A	Lavbro, toplag	16 *(39)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,3)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	16
18A	Lavbro, toplag	37 *(33)*	15	<10	<10	12 *(1,2)*	11	16	<10	<10	<10	11	11	15	11	11	13	64	67	160
19A	Lavbro, toplag	70 *(58)*	25	22	84	29 *(2)*	19	340	120	46	74	90	120	150	63	22	88	665	990	1400
20A	Lavbro, toplag	110 *(50)*	18	<10	23	16 *(1,7)*	20	38	13	10	18	13	13	30	15	<10	20	96	180	360
21A	Lavbro, toplag	30 *(39)*	15	<10	11	8,5 *(1,3)*	<10	190	77	40	60	86	68	150	41	17	58	484	640	850
16G	Lavbro, underliggende	<10 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
17G	Lavbro, underliggende	13 *(33)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,2)*	<10	14	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	14	14	27
18G	Lavbro, underliggende	11 *(28)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	11
19G	Lavbro, underliggende	21 *(33)*	<10	<10	33	15 *(1,2)*	12	68	28	13	22	20	18	37	16	<10	18	141	250	320
20G	Lavbro, underliggende	25 *(66)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,3)*	<10	38	14	<10	<10	11	12	25	12	<10	16	86	110	150
21G	Lavbro, underliggende	60 *(80)*	14	11	23	9,1 *(2,8)*	11	150	54	19	36	51	37	70	34	10	44	315	440	630
REF 1	Referencer, Limfjorden	<10 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
REF 4	Referencer, Limfjorden	<10 *(97)*	<10	<10	<10	<4,0 *(3,4)*	<10	29	31	11	26	31	15	21	11	<10	20	92	150	200
REF 2	Referencer, Limfjorden	<10 *(77)*	<10	<10	23	4,5 *(2,7)*	<10	120	98	30	50	110	64	63	67	20	77	380	530	730
REF 3	Referencer, Limfjorden	28 *(97)*	<10	<10	42	5,4 *(3,4)*	17	54	48	17	26	47	22	31	27	<10	60	159	310	420
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	17	13	<10	<10	10	<10	<10	<10	<10	10	27	40	50
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(50)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,7)*	<10	17	13	<10	<10	12	<10	<10	<10	<10	10	29	40	52
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(44)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,5)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(25)*	<10	<10	25	8,5 *(0,9)*	<10	57	44	22	24	33	21	21	22	<10	26	133	250	300
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(69)*	<10	<10	14	6,2 *(2,4)*	<10	34	27	10	14	23	16	13	18	<10	23	88	160	200
27A	Nørredyb, komp. Toplag	11 *(63)*	<10	<10	30	9,5 *(2,2)*	13	38	28	13	16	16	16	12	18	<10	24	84	190	240
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(94)*	<10	<10	<10	<4,0 *(3,3)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(77)*	<10	<10	13	<4,0 *(2,7)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	13	13
22G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(99)*	13	13	69	30 *(3,5)*	19	310	230	89	110	140	110	110	120	34	140	714	1200	1500
23G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(61)*	<10	<10	21	10 *(2,1)*	<10	76	58	26	30	47	28	29	38	<10	45	190	330	410
24G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(69)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,4)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
25G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(28)*	<10	<10	27	7,6 *(1)*	<10	64	49	20	27	37	27	22	27	<10	32	150	280	340
26G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(44)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,5)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
27G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(55)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
28G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(99)*	<10	<10	13	<4,0 *(3,5)*	<10	32	25	11	14	19	14	10	17	<10	20	78	140	180
29G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	25	21	18	18	15	15	15	10	<10	16	65	120	150
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau																		3000	
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau																		30000	
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier													300		300		4000		
Kilde /2/	Afskæringskriterier													3000		3000		40000		
Kilde /3/	MKK - Sediment	2760 * f_{oc}				96 * f_{oc}														
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup																		60.000	

Prøvedata		Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater										
Prøve-mærke	Prøvested	4-n-octylphenol	4-tert-octylphenol	4-t-octylphenol-monoethoxylater	4-t-octylphenoldi-ethoxylater	Nonylphenoler	4-n-Nonylphenol	Nonylphenoler Beregn. Jordkval.	Sum Nonylphenoler Beregn. Sediment	Nonylphenol-monoethoxylater	Nonylphenoldi-ethoxylater	Nonylphenol-ethoxylater Beregn. Jordkval.
			SKK	(OP1EO)	(OP2EO)				*(SKK)*	(NP1EO)	(NP2EO)	
		mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0865)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,055)*	<0,10	<0,10	0
2A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
3A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,059)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0375)*	<0,10	<0,10	0
4A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,1258)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,08)*	<0,10	<0,10	0
5A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0865)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,055)*	<0,10	<0,10	0
6A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,114)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0725)*	<0,10	<0,10	0
7A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,059)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0375)*	<0,10	<0,10	0
8A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0432)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0275)*	<0,10	<0,10	0
9A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0013 *(0,0275)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0013	<0,010 *(0,0175)*	<0,10	<0,10	0
10A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0016 *(0,0393)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0016	<0,010 *(0,025)*	<0,10	<0,10	0
11A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
12A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
13A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
14A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,001 *(0,0707)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,001	<0,010 *(0,045)*	<0,10	<0,10	0
15A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,1258)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,08)*	<0,10	<0,10	0
1G	Tunnel, underliggende	<0,0010	0,001 *(0,0786)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,001	<0,010 *(0,05)*	<0,10	<0,10	0
2G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
3G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
4G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0354)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0225)*	<0,10	<0,10	0
5G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,1336)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,085)*	<0,10	<0,10	0
6G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,1572)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,1)*	<0,10	<0,10	0
7G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0432)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0275)*	<0,10	<0,10	0
8G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
9G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0314)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,02)*	<0,10	<0,10	0
10G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0786)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,05)*	<0,10	<0,10	0
11G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0314)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,02)*	<0,10	<0,10	0
12G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0629)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,04)*	<0,10	<0,10	0
13G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0354)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0225)*	<0,10	<0,10	0
14G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0943)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,06)*	<0,10	<0,10	0
15G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,1297)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0825)*	<0,10	<0,10	0
16A	Lavbro, toplag	<0,0010	0,0011 *(0,0157)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0011	<0,010 *(0,01)*	<0,10	<0,10	0
17A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,055)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,035)*	<0,10	<0,10	0
18A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
19A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0825)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0525)*	<0,10	<0,10	0
20A	Lavbro, toplag	<0,0010	0,0015 *(0,0707)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0015	<0,010 *(0,045)*	<0,10	<0,10	0
21A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,055)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,035)*	<0,10	<0,10	0
16G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
17G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
18G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0393)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,025)*	<0,10	<0,10	0
19G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
20G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0943)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,06)*	<0,10	<0,10	0
21G	Lavbro, underliggende	<0,0010	0,0011 *(0,114)*	<0,010	<0,010	0,06	<0,0010	0,0611	0,06 *(0,0725)*	<0,10	<0,10	0
REF 1	Referencer, Limfjorden	<0,0010	<0,0010 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
REF 4	Referencer, Limfjorden	<0,0040	<0,0010 *(0,1376)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0875)*	<0,10	<0,10	0
REF 2	Referencer, Limfjorden	<0,0010	<0,0010 *(0,11)*	<0,010	<0,010	0,029	<0,0010	0,029	0,029 *(0,07)*	<0,10	<0,10	0
REF 3	Referencer, Limfjorden	<0,0050	<0,0010 *(0,1376)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0875)*	<0,10	<0,10	0
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0707)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,045)*	<0,10	<0,10	0
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0629)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,04)*	<0,10	<0,10	0
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0354)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0225)*	<0,10	<0,10	0
26A	Nørredyb, komp. Toplag	0,0068	0,0068 *(0,0983)*	<0,010	<0,010	0,18	<0,0010	0,1936	0,18 *(0,0625)*	<0,10	<0,10	0
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0904)*	<0,010	<0,010	0,017	<0,0010	0,017	0,017 *(0,0575)*	<0,10	<0,10	0
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,1336)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,085)*	<0,10	<0,10	0
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,11)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,07)*	<0,10	<0,10	0
22G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,1415)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,09)*	<0,10	<0,10	0
23G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0865)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,055)*	<0,10	<0,10	0
24G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0983)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0625)*	<0,10	<0,10	0
25G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0393)*	<0,010	<0,010	0,013	<0,0010	0,013	0,013 *(0,025)*	<0,10	<0,10	0
26G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0629)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,04)*	<0,10	<0,10	0
27G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0786)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,05)*	<0,10	<0,10	0
28G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,1415)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,09)*	<0,10	<0,10	0
29G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau											
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau											
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier							25				65
Kilde /2/	Afskæringskriterier											
Kilde /3/	MKK - Sediment		3,93 * f_{oc}						2,5 * f_{oc}			
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup											

Prøvedata		Phthalater										Bromerede flammehæmmere, sediment				
Prøve-mærke	Prøvested	Dimethyl-phthalat (DMP) mg/kg TS	Di-n-octy-phthalat (DOP) mg/kg TS	Diethyl-phthalat (DEP) mg/kg TS	Bis(2-ethylhexyl)-phthalat (DEHP) mg/kg TS	Di-iso-Butyl-phthalat (DiBP) mg/kg TS	Dibutyl-phthalat (DBP) mg/kg TS	Diisononyl-phthalat (DiNP) mg/kg TS	Diisodecyl-phthalat (DiDP) mg/kg TS	Butylbenzyl-phthalat (BBP) mg/kg TS	Phthalater (÷ DEHP) Beregn. Jordkval. mg/kg TS	PBDE 28 µg/kg TS	PBDE 47 µg/kg TS	PBDE 99 µg/kg TS	PBDE 100 µg/kg TS	HBCDD µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
2A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
3A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
4A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
5A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
6A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
7A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
8A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
9A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
10A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
11A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
12A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
13A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
14A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
15A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
1G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
2G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
3G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
4G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
5G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
6G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
7G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
8G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	7,5
9G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
10G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
11G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
12G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
13G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
14G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
15G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
16A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
17A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
18A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
19A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
20A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
21A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
16G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
17G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
18G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
19G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
20G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
21G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
REF 1	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
REF 4	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
REF 2	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
REF 3	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	0,067	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,082	0,18	<2,5	<2,5	<0,050	0,262	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,075	<2,5	<2,5	<0,050	0,075	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,16	0,35	<2,5	<2,5	<0,050	0,51	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,066	0,15	<2,5	<2,5	<0,050	0,216	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
22G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
23G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
24G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
25G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
26G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,064	<2,5	<2,5	<0,050	0,064	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
27G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
28G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
29G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau															
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau															
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier				25						250					
Kilde /2/	Afskæringskriterier															
Kilde /3/	MKK - Sediment															
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup															

Prøvedata		PFAS													
Prøve-mærke	Prøvested	Perfluor-hexansyre	Perfluor-heptansyre	Perfluor-octansyre	Perfluor-nonansyre	Perfluor-butansulfonsyre	Perfluor-hexansulfonsyre	Perfluor-octansulfonsyre	Perfluor-decansulfonsyre	Perfluor-octansulfonamid	Perfluor-butansyre	Perfluor-pentansyre	Perfluor-undecansyre	Perfluor-dodecansyre	Perfluor-decansyre
		PFHxA	PFHpA	PFOA	PFNA	PFBS	PFHxS	PFOS	PFDS	PFOSA	PFBA	PFPeA	PFUnDA	PFDoDA	PFDA
		µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
2A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
3A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
4A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
5A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
6A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
7A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
8A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
9A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
10A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
11A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
12A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
13A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
14A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
15A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
1G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
2G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
3G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
4G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
5G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
6G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
7G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
8G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
9G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
10G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
11G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
12G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
13G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
14G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
15G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
16A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
17A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
18A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
19A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
20A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
21A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
16G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
17G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
18G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
19G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
20G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
21G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 1	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 4	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 2	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 3	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
22G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
23G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
24G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
25G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
26G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
27G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
28G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
29G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau														
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau														
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier														
Kilde /2/	Afskæringskriterier														
Kilde /3/	MKK - Sediment														
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup														

Prøvedata		PFAS - fortsat									
Prøve-mærke	Prøvested	Perfluor-octansulfonsyre 6:2 FTS µg/kg TS	Perfluor-dodecansulfonsyre PFDoDS µg/kg TS	Perfluor-heptansulfonsyre PFHpS µg/kg TS	Perfluor-nonansulfonsyre PFNS µg/kg TS	Perfluor-pentansulfonsyre PFPeS µg/kg TS	Perfluor-tridecansyre PFTrDA µg/kg TS	Perfluor-tridecansulfonsyre PFTrDS µg/kg TS	Perfluor-undecansulfonsyre PFUnDS µg/kg TS	Sum af PFOA, PFOS PFNA, PFHxS µg/kg TS	Sum af PFAS 22 stoffer µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
2A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
3A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
4A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
5A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
6A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
7A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
8A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
9A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
10A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
11A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
12A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
13A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
14A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
15A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
1G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
2G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
3G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
4G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
5G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
6G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
7G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
8G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
9G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
10G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
11G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
12G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
13G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
14G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
15G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
16A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
17A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
18A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
19A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
20A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
21A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
16G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
17G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
18G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
19G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
20G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
21G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 1	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 4	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 2	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 3	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
22G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
23G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
24G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
25G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
26G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
27G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
28G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
29G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau										
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau										
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier									10	400
Kilde /2/	Afskæringskriterier										
Kilde /3/	MKK - Sediment										
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup									Ikke fastlagt	Ikke fastlagt

Bilag 3

Prøvedata		TBT	Tungmetaller			PAH´er		Nonylph.
Prøve-mærke	Prøvested	Tributyltin -cation (TBT) µg/kg TS	Bly Pb mg/kg TS	Cadmium Cd mg/kg TS	Kobber Cu mg/kg TS	Naphtalen (SKK) µg/kg TS	Anthracen (SKK) µg/kg TS	Sum Nonylphenoler Beregn. Sediment (SKK) µg/kg TS
2A	Tunnel, toplag	<1	2,1	0,031	22	37 *(47)*	<4,0 *(1,6)*	<10 *(42,5)*
3A	Tunnel, toplag	<1	4,3	0,099	4,9	23 *(41)*	5,3 *(1,4)*	<10 *(37,5)*
4A	Tunnel, toplag	<1	4,2	0,084	4,7	<10 *(88)*	6,5 *(3,1)*	<10 *(80)*
5A	Tunnel, toplag	<1	11	0,11	6,4	18 *(61)*	4,9 *(2,1)*	<10 *(55)*
6A	Tunnel, toplag	<1	4,4	0,099	4,3	110 *(80)*	7,4 *(2,8)*	<10 *(72,5)*
7A	Tunnel, toplag	1,8	3	0,061	19	35 *(41)*	9,6 *(1,4)*	<10 *(37,5)*
8A	Tunnel, toplag	<1	5,1	0,035	3,8	120 *(30)*	5,5 *(1,1)*	<10 *(27,5)*
9A	Tunnel, toplag	<1	1,3	0,045	1,1	43 *(19)*	<4,0 *(0,7)*	<10 *(17,5)*
12A	Tunnel, toplag	<1	1,7	0,032	1,3	43 *(33)*	<4,0 *(1,2)*	<10 *(30)*
13A	Tunnel, toplag	<1	3,3	0,06	2,8	28 *(47)*	4,9 *(1,6)*	<10 *(42,5)*
14A	Tunnel, toplag	<1	5	0,13	5,3	<10 *(50)*	4,1 *(1,7)*	<10 *(45)*
15A	Tunnel, toplag	<1	1,9	0,077	8,1	22 *(88)*	5 *(3,1)*	<10 *(80)*
5G	Tunnel, underliggende	13,7	45	0,36	12	26 *(94)*	23 *(3,3)*	<10 *(85)*
6G	Tunnel, underliggende	7,47	11	0,3	9,6	19 *(110)*	7,5 *(3,8)*	<10 *(100)*
16A	Lavbro, toplag	<1	1,9	0,029	1,2	24 *(11)*	4,4 *(0,4)*	<10 *(10)*
17A	Lavbro, toplag	<1	9	0,18	45	16 *(39)*	<4,0 *(1,3)*	<10 *(35)*
18A	Lavbro, toplag	<1	3,1	0,05	2,9	37 *(33)*	12 *(1,2)*	<10 *(30)*
19A	Lavbro, toplag	<1	12	0,17	9,2	70 *(58)*	29 *(2)*	<10 *(52,5)*
20A	Lavbro, toplag	<1	5,3	0,11	5,6	110 *(50)*	16 *(1,7)*	<10 *(45)*
21A	Lavbro, toplag	<1	14	0,24	21	30 *(39)*	8,5 *(1,3)*	<10 *(35)*
19G	Lavbro, underliggende	3,07	2,2	0,045	3,3	21 *(33)*	15 *(1,2)*	<10 *(30)*
20G	Lavbro, underliggende	4,04	9,9	0,2	22	25 *(66)*	<4,0 *(2,3)*	<10 *(60)*
21G	Lavbro, underliggende	12,2	11	0,31	8,5	60 *(80)*	9,1 *(2,8)*	60 *(72,5)*
REF 2	Referencer, Limfjorden	7,9	14	0,33	6,2	<10 *(77)*	4,5 *(2,7)*	29 *(70)*
REF 3	Referencer, Limfjorden	2,52	14	0,42	13	28 *(97)*	5,4 *(3,4)*	<10 *(87,5)*
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<1	11	0,19	5,2	<10 *(25)*	8,5 *(0,9)*	<10 *(22,5)*
26A	Nørredyb, komp. Toplag	6,2	5,1	0,11	3,9	<10 *(69)*	6,2 *(2,4)*	180 *(62,5)*
27A	Nørredyb, komp. Toplag	1,06	6,2	0,18	5	11 *(63)*	9,5 *(2,2)*	17 *(57,5)*
22G	Nørredyb, komp. underl.	1,28	36	0,47	9,3	<10 *(99)*	30 *(3,5)*	<10 *(90)*
23G	Nørredyb, komp. underl.	<1	26	0,2	8,1	<10 *(61)*	10 *(2,1)*	<10 *(55)*
25G	Nørredyb, komp. underl.	<1	13	0,31	7,4	<10 *(28)*	7,6 *(1)*	13 *(25)*
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau	7	40	0,4	20			
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau	200	200	2,5	90			
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier		40	0,5	500			
Kilde /2/	Afskæringskriterier		400	5	1000			
Kilde /3/	MKK - Sediment		163	3,8		2760 * f_{oc}	96 * f_{oc}	2,5 * f_{oc}
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup	1.600	400	5	180			

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 13-12-2023 09:36

Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anl??g af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anl??g af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 07-12-2023 15:24

Kære Anders Robodo Petersen

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hjørdis de Stricker
Chefsekretær

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 15:02
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; DA/LO-Udviklingsfonden <dalo@da.dk>; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anl??g af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Dorte Hertzum (adhertzum@outlook.dk)
Titel: Høringssvar ved anlæggelse af en tredje motorvejsforbindelse i Aalborg
Sendt: 11-01-2024 23:53

Til Miljøstyrelsen

En bekymring omkring anlæggelsen af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm i form af en motorvej kaldet Egholmlinjen.

Egholm er en idyllisk og fredfyldt ø i nærområdet omkring Aalborg og Nørresundby.
Et sjældent åndehul så tæt på byens larm og travle liv, som dog synes meget fjern, så snart du har taget Egholmfærgen og efter 5 minutter befinder dig i de rolige omgivelser, den vilde natur og dyrelivet, som definerer øen Egholm. Øen er naturligvis et eftertragtet sted også for turister, som ønsker at overnatte under åben himmel. Egholm er en "perle", som Aalborgs politikere og politikerne på Christiansborg burde gøre alt for at beskytte, både i biodiversitetens navn, for natur- og havmiljø, og for at værne om de beskyttede dyrearter, der findes på øen.

Anlæggelsen af motorvejen kan have miljømæssige konsekvenser for drikkevandsressourcer som kan lide stor skade. Drikkevandet skal vi værne om.

Asbestforekomster i området, som ville blive blotlagt og spredt i hele Limfjorden ved anlægsarbejdet, er svært at forestille sig konsekvenserne af. Blot en enkelt asbestfiber kan føre til kræft.

Sidst men ikke mindst vil den evindelige støj både i anlægsfasen og langt ud i fremtiden som projektet vil afstedkomme, forringe livskvaliteten for befolkningen i Aalborg og Nørresundby.

Med et ønske om at Miljøstyrelsen kan øve indflydelse og stoppe de vanvittige planer, som Aalborg Kommune sammen med politikerne på Christiansborg har med dén motorvej over Egholm.
En bedre løsning ville være en 3. limfjordsforbindelse i den østlige ende af Aalborg.

Med venlig hilsen
Anne-Dorte Hertzum
Eskimovej 66
7100 Vejle.

Vokset op i Lindholm og besøgt Egholm mange gange.
Bor på 39 år ved siden af motorvejen. De færreste år var der ingen støj, men trafikken bliver tættere og udeliv er lig med støj.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)
Titel: Indsigelse 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 24-01-2024 14:24

Med opførelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm bringes en stor del af aalborgensernes mulighed for rent drikkevand i fare. Må jeg minde om, at rent drikkevand er en menneskeret. Motorvejen kommer til at gå hen over drikkevandsreservoiret i Restrup Enge. I dag må beboerne derude ikke foretage sig nogen former for aktiviteter, der tilnærmelsesvis kan bringe drikkevandet i fare, men myndighederne må gerne fræse området igennem med en beskidt motorvej. Det giver ingen mening! Mine børn og børnebørn skulle også gerne kunne drikke rent vand af vandhanen, uden at være bange for liv og helbred. Det mener jeg, der er en reel fare for, at de ikke vil kunne. Derfor skal projekteringen af motorvejen over Egholm stoppes straks. Det er ligeledes problematisk, at motorvejen i anlægsfasen vil udlede rigtig meget CO2 samt tilskynde til øget anvendelse af biler som transportmiddel, hvilket er i mod enhver fornuft. Tiden er ikke til mere udledning af CO2 men tværtimod til smarte og grønne alternativer. Hermed en opfordring til at tænke mere kreativt og grønt i stedet for at hænge fast i fortidens forældede, sorte løsninger. Det kan vi gøre bedre.

Med venlig hilsen

Henning Axelsen
Mølle Alle 4
9000 Aalborg
Tlf.: 22103881

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Manley (manley1988@gmail.com)
Titel: Egholm motorvejen!
Sendt: 20-01-2024 09:29

Jeg håber at denne mail modtages af et menneske, der endnu har fornuft og følelse nok til at mærke at en motorvej over Egholm, med alle de afledte miljømæssige konsekvenser - er en frygtelig ide. Ikke alene er der forskning på området, der viser at de trafikale forhold ikke står til at blive forbedret markant og samtidig er CO2 udledningen i forbindelse opførslen af motorvejen katastrofal - set i kontekst af den galoperende krise vi står i.
Vores nuværende regering viser med deres - nærmest barnagtige - opførsel i denne forbindelse at de, ligesom med Elly-Luke og Hejrefeltet i Nordsøen, konsekvent stiller sig på storkapitalens side og ikke miljøets. Det er kortsigtet, det er, i bedste fald, uansvarligt og i værste fald decideret dumt…

Håber nogen vågner op!

Mvh,
Anders

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jane nordstrand (janenordstrand@hotmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 12-01-2024 08:49

Trafikministeriet

Vejdirektoratet opsatte i samarbejde med Det Danske Odderinstitut den 16. oktober 2016 to odderskilte ved Karup Å, Hagebro i en femårig forsøgsperiode. Vejdirektoratet har informeret om, at der i den femårige periode ikke blev observeret trafikdræbte oddere.

Har Trafikministeriet overvejet at opsætte odderskilte ved den planlagte 3. Limfjordsforbindelse?

Mange hilsner
Jane Nordstrand
Det Danske Odderinstitut

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj Laursen (kaj@hasseris.dk)
Titel: Høringssvar ang. 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 12-01-2024 00:00

Sendt fra Mail til Windows
Jeg vil gerne gøre indsigelse mod Egholm Forbindelsen – Den 3 limfjordsforbindelse .

STØJ
Jeg mener at forbindelsen er ødelæggende for mennesker og natur , i og omkring Aalborg.
Med den planlagte linjeføring på lægger man rolige og rekreative områder trafik støj som vil forringe livskvaliteten for de berørte borgere.
Trafikstøjen vil næsten dagligt blive ført ind over bebyggede områder pga den fremherskende vesten vind.
Forskning viser at trafikstøj er invaliderende.

ASBEST
Der bliver frygteligt farligt at "rode" op i Eternitfabrikkens gamle depoter langs den planlagte linjeføring.

AALBORGS VANDFORSYNING
Aalborgs drikkevand kommer overvejende fra undergrunden ved Drastrup.
I flere år har det været forbudt at bruge gifte over reservoirerne af hensyn til de borgere der skal drikke vandet- hvordan kan det pludseligt være ligegyldigt
Det er meget letsindigt at gå på kompromis med eksperters syn på de problemer som linjeføringen vil medføre for vandforsyningen til Aalborga borgere.
Rent drikkevand er det vigtigt at værne om. Det ved vi alle fra de efterretninger vi får fra andre dele af kloden.
Ingen grund til at være letsindige med livsgrundlaget for vores dejlige by.

EGHOLM
Egholm er et fristed og meget brugt rekreativt område for alle i Aalborg. Særligt for den vestlige del af byen, skoler fra hele byen og et yndet sted for diverse daginstitutioner og dagplejere. Her kan stor som lille møde naturen og dens indbyggere.
Vanvittigt at forestille sig at øen skal gennempløjes af en motorvej OG vi bliver frataget den bynære mulighed for at være i naturen – uden at skulle fragtes langt i bil.

ØKONOMI
Jeg vil protestere mod at vores skattepenge bliver brugt letsindigt på en linjeføring der ikke giver den ønskede effekt på myldretids køerne i Limfjords tunnelen.

Venlig hilsen
Lisbeth Andersen
Mester Eriksvej 10
9000 Aalborg
Tlf 23339182

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marcus Høgsbro Ottosen (marcus.h.ottosen@gmail.com)
Titel: Negativt høringsvar vdr. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:59

Jeg er som ung borger sindssygt bekymret for at man vil bygge flere motorveje i en tid hvor vi er på vej imod et klimakollaps! Det burde ikke være muligt i en tid hvor vi har så sparsomt et CO2 budget tilbage burde det bruges på at udbygge de mest klimavenlige transport former, som tog og cykel transport. Ikke mere privatbilisme og da slet ikke som i tilfældet med Egholmmotervejen, der ikke engang vil løse trafik problemerne på sigt! Dog er min største bekymring ikke engang klimaet og miljøet i denne sag. Det mest uhyggelige er hvordan den politiske proces har spillet sig ud. Politikerne og de ansvarlige embedsmænd glemmer i fremskridtets og vækstens hellige navn at varetage det dyrebareste vi har i Danmark; et levende og aktivt demokrati, hvor vi kan tror på den fakta der bliver fremsat og at der ikke er alle mulige andre kortsigtede erhvervsinteresser som trumfer det fælles bedste. Jeg håber nogle vil tage ansvar og sætte demokratiet og langsigtede stabile økosystemer over økonomisk vækst og personlige prestige projekter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Lolholm (livlolholm@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:56

Hej i Trafikministeriet

Hermed indsigelse mod, at I vil lave en tredje Limfjordforbindelse over Egholm. Det er mit svar til den offentlige, alt for korte, og strategisk planlagte over juleferien, høring som er igang netop nu. Høringssvarrunden er under al kritik da almindelige demokratiske processer ikke kan nåes indenfor den korte svartid.

På Egholm bor der ikke kun særlige mennesker, ø-boeere som ikke skal have frataget hjem, stilhed og ø-liv, vi har dér også noget af den fineste bynære natur. Vi lever i en tid, hvor naturen ikke må ødelægges mere, og da slet ikke så bynært og så særlig natur som vi har på Egholm. Det er jo den stik modsatte retning af de 17 verdensmål, hvis I vil ødelægge både livet i vand og livet på land, mål nr. 14 og 15. I går helt galt med anlæggelse af den motorvej.

Egholms som rekreativt område for byens borgere, ikke mindst alle dem der ikke har bil, må ikke ødelægges for NATUR er det der bedrer folkesundheden - det vil I da ikke ødelægge vel? Det vil svække både dyr og menneskers trivsel at anlægge en motorvej over Egholm, allerede i anlægsfasen, det vil give forværring over årene efter. Folk hér vil blive så stressramte og syge, at de ikke kan opretholde et almndeligt arbejdsliv.

På Egholm bor også en del flagermus, tjae faktisk 10 forskellige arter, ud af Danmarks 17, yngler og lever dér og de vil blive bl.a. trafikdræbte, en del af dem allerede i anlægsfasen. Vil I stå til ansvar for det?

På Egholm yngler og bor også en meget vigtig odderbestand, et rødlistet dyr, som er beskyttet af Habitatsderektivet - og derfor kan jeres motorvej slet ikke få lov til at blive anlagt over Egholm. Det er gangske enkelt ULOVLIGT - bla. fordi der er flere alternativer, og det derfor ikke er nødvendigt at anlægge motorvejen over Egholm.

Så er der knortegæssene, som kommer forbi Egholm et par gange om året. De furagerer og holder velfortjent hvil på Egholm og de kan ikke omdiregeres på deres trækrute - det må I heller ikke ødelægge for hverken dem eller os.

Ved anlæggelse af Egholmmotorvejen vil I overtræde Dyreværnsreglerne, med afværgeordninger. Det må man ikke og heller ikke I vil gå ustraffede hen. Konsekvenserne af jeres beslutning vil ramme, forhåbentlig kun jer når I stilles til ansvar for alle de regler og love I bevidst vælger at ignorere, HVIS I vælger at lave en katastofe i Aalborg og omegn.

I anlægsfasen af en Egholmmotorvej er der planlagt at åbne for aspestdeponiER og det vil give fatale konsekvenser for alt liv i og omkring Aalborg, med langvarige og alvorlige sygdomme til følge. Aalborg har haft asbestkatastrofer nok. Åbn IKKE for en ny!

Støjen fra en vestlig forbindelse over Egholm vil være helt forfærdelig, ikke kun for os der for under 100 meter fra jeres planlagte vej, men for alle bosatte i hele den vstlige del af alborg. Mange husejere frygter for deres friværdier, men allerværst er den sundhedsskadelige påvirkning af den støj der vil komme, da vi som store pattedyr ikke kan tåle de støjmængder der vil følge. Vores nervesystemer kan simpelthen ikke tåle at hverken arbejde, bo eller opholde os i de støjmængder Egholmmotorvejen vil medføre og der vi ALTID være støj, døgnets 24 timer, båret af den næsten kroniske vestenvid vi har ved Limfjorden.

Som ministerie og dermed ansvarshavende så skal I vide at I også ødelægger drikkevandet i Aalborg hvis I

vælger at anlægge motorvej over Egholm.

Ikke mindst så er det kun 28% af borgerne i Aalborg kommune der ønsker dén motorvej - så I har ganske enkelt IKKE befolkningens opbagning.

FØRST NÅR DET SIDSTE TRÆ ER FÆLDET
FØRST NÅR DEN SIDSTE FISK ER FANGET
FØRST NÅR DEN SIDSTE KILDE ER FORURENET
FØRST DA, VIL I FORSTÅ, AT MAN IKKE KAN ÆDE PENGE!

Jeg modsætter mig, med alt hvad jeg har i mig, at I vil bygge en motorvej over Egholm - det er mit svar til jeres høring om Egholmotorvejen.

Hilsen Liv Lolholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Michelle Poulsen (michellepoulsen@live.dk)
Titel: Egholmmotorvej: Høringssvar vedr. anlægsloven om 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 23:49
Bilag: Alternativer, udemokratisk proces og samfundsøkonomi.pdf; Natur og dyreliv.pdf; Støj.pdf; Småø og rekreation.pdf;

Kære Transportminister og -ministerium,

Hermed fremsendes mine bemærkninger til anlægsloven om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Se venligst de vedhæftede pdf-filer.

Med venlig hilsen

Michelle Poulsen
Egholm 17, 9000 Aalborg

Jeg er imod etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm af flere årsager, heriblandt en udemokratisk proces, manglende (seriøs) stillingtagen til alternativer og samfundsøkonomien i projektet.

Der mangler sammenligning med alternativer i VVM-redegørelsen, der skal begrunde tilblivelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger: særligt et parallelt rør i øst (ikke to), mulighed for vendbar trafik, en afkørsel til City Syd kombineret med støjværn på E45 og gerne andre klimavenlige optimeringer af trafikforholdene. Dette bør politikerne kræve, så beslutningen for en 3. Limfjordsforbindelse baseres på et retvisende beslutningsgrundlag.

Dette understøttes af følgende argumenter:

1. Med udgangspunkt i VVM-direktivet undrer jeg mig over, at Vejdirektoratet accepterer at opdatere VVM-redegørelsen fra 2011 uden at inkludere alternativer til at sammenligne med. Lokalpolitisk enighed om en linjeføring bør ikke tilsidesætte, at Vejdirektoratet/ministeriet skal afveje og sammenligne forskellige alternativers potentiale i borgernes interesse for at sikre, at det er det rette beslutningsgrundlag til gavn for flest borgere. Den seneste VVM-redegørelse sætter for mig spørgsmålstegn ved Vejdirektoratets evne til at agere som uvildigt organ. Ligeledes gør forslag som at oddere skal skræmmes væk ved at folk lufter deres hunde i de områder, hvor der er observeret oddere i linjeføringen for at skræmme dem væk, som det foreslås i den supplerende miljøkonsekvensrapport fra november 2023. Det er både useriøst og uhørt i et land som Danmark, hvor yngle- og levesteder for vilde dyr allerede er betydeligt indskrænket.
2. Egholmlinjen er klart den dyreste forbindelse frem for et yderligere tunnelrør ved den eksisterende motorvej under Limfjorden i Aalborg Øst. Det er uansvarligt at bruge skattepenge på en forbindelse i Egholmlinjen, når en øst-forbindelse vil være langt billigere. Ifølge anlægsloven vil en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm endvidere stige i pris med 800 miillioner kroner fra 7 mia. kroner til 7,8 mia. kroner. Det er uhørt, hvis dette ikke medfører en opdatering af beregninger for projektets rentabilitet, når man tager i betragtning, at forbindelsen oprindeligt var på grænsen til at være rentabel. En af de væsentligste grunde til, at rentabiliteten sneg sig op en intern rente på 3,5 % var ovenikøbet de ændringer, der er effektueret fra Finansministeriets side i 2021 for at sikre rentabilitet af grønne projekter (som på den korte bane er mindre rentable samfundsøkonomisk). En 3. limfjordsforbindelse over Egholm er på ingen måde et grønt projekt (tværtimod) og bør derfor ikke vurderes ukritisk efter den standard.
3. Firmaet Rambøll Danmark A/S, der var involveret i udarbejdelsen af VVM-redegørelsen fra 2021, er/var en del af Aalborg Alliancen og derfor ikke neutrale. Her henvises til, at Aalborg Alliancens medlemmer ved medlemskab medgiver at støtte tilblivelsen af 3. limfjordsforbindelse.

4. En 3. Limfjordsforbindelse har været diskuteret siden 70'erne, og trafikmønstret i og omkring Aalborg har udviklet sig betydeligt siden da. Derudover sker den væsentligste industrielle udvikling, der kræver en god og robust tilgang til motorvejsnettet, i Aalborg Øst. Her er sygehus, virksomheder, universitet mv., mens det vestlige Aalborg er domineret af grønne områder, boliger og rekreation. En 3. limfjordsforbindelse i Egholmlinjen afskærer desuden byens mulighed for at udvikle sig mod vest, da udstykning af byggegrunde mv. omkring forbindelsen må formodes at stoppe så snart, forbindelsen måtte blive en realitet. Dermed får det også betydning for Aalborgs fremtidige udvikling og vækst og indskrænker byens mulighed for at skabe nye attraktive boligområder at bosætte sig i.
5. Er det muligt, at natur, rekreative værdier og folkesundhed underprioriteres og værdisættes for lavt i samfundsøkonomiske analyser? Det er i hvert fald paradoksalt, at natur, rekreation og folkesundhed igen og igen må vige for billismens bekvemmelighed og virksomheders vækst. Natur, rekreation og folkesundhed – tre faktorer, som er svære at opgøre og værdisætte for samfundsøkonomen. Alt for ofte ses ukritisk på de samfundsøkonomiske analyser som det eneste eller tungestvejende vidensgrundlag for politiske beslutninger til trods for, at styrelserne selv understreger, at en sådan analyse ikke bør stå alene. Argumenter om støj og forurening har således ikke fået den rette fylde i debatten og beslutningsprocessen om danske vejprojekter, fordi betydningen heraf er langt sværere at kvantificere og de samfundsmæssige gevinster langsigtede og behæftede med større usikkerhed. Derudover er forbindelsen planlagt anlagt gennem områder, hvor der lever rødlistede/truede/fredede dyrearter, herunder bl.a. den lysbugede knortegås, som Danmark er forpligtet til at beskytte i henhold til EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Vejdirektoratet publicerede i 2021 i samarbejde med Københavns Universitet den omfattende rapport "Værdisætning af konsekvenser for natur og friluftsaktiviteter ved anlæg af motorveje gennem naturområder", der tydeligt viste, at danskere værdisatte højt, at naturområder blev beskyttet og ikke forstyrret af støj i forbindelse med etablering af motorveje samt at danskerne ville give mest for at opnå ro fra motorvejsstøj. Undersøgelsen viste også, at danskere har en stor præference for, at motorvejsprojekter gennemføres sådan, at værdifuld natur ikke påvirkes negativt. Rapporten understreger derfor vigtigheden af, at det værditab der er forbundet med anlæg af nye motorveje medtages i vurderinger, hvilket hverken tidligere eller nuværende miljøkonsekvensvurdering/VVM-redegørelse formår.
6. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke en langsigtet løsning til at afhjælpe de trængselsproblemer, der opleves i limfjordstunnelen/E45, da kapaciteten i tunnelen er vurderet til at blive opbrugt igen kortvarigt efter, at en motorvej i Egholmlinjen vil kunne være etableret. VVM-rapporten fra 2021 indikerer tydeligt, at anlæggelsen af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm ikke effektivt løser udfordringerne med trafikken på tværs af Limfjorden ved Aalborg. Den beregnede trafikmængde, der omlægges fra E45 til 3. limfjordsforbindelse, er meget begrænset. Beregningerne, der bygger på

Landstrafikmodellen, viser kun en reduktion af belastningen på Limfjordstunnelen på omkring 24%. Trafikanter nord for fjorden foretrækker således E45 som deres primære rute - særligt de, der pendler til og fra arbejde. Som de trafikale fremskrivninger i VVM-rapporten dokumenterer vil Limfjordstunnelens kapacitet være overskredet i 2032, hvor en 3. limfjordsforbindelse over Egholm forventes at stå færdig. Dette vil medføre, at trafikpropper atter vil opstå de samme steder, og trængselsproblematikkerne vil utvivlsomt vokse yderligere parallelt med udviklingen som de seneste mange år.

Derudover afhjælper en 3. limfjordsforbindelse over Egholm ej heller de uheld, der er i tunnelen pga. uhensigtsmæssige tilkørselsforhold og vejbaneskift. Det løser heller ikke trafikstøjsproblemerne, der er omkring E45 på nuværende tidspunkt. Det ville der dog kunne bliver MASSER af budget til, hvis man fokuserede på optimering af fjordkrydsning omkring den eksisterende forbindelse, limfjordstunnelen. Her ville der med det 7-8 mia. kroner blive råd til både ekstra tunnelrør, omfattende støjafskærmning og intelligent trafikafvikling. Endvidere er det på E45, at der er behov for yderligere kapacitet, og ikke ift. E39, som en 3. limfjordsforbindelse over Egholm forbinder til nord for fjorden. På denne måde er forbindelsen ganske enkelt en streg på et kort, der er sat forkert, da den ikke vil aflaste den fjordkrydsende trafik på sigt. En 3. limfjordforbindelse over Egholm har kort sagt ingen samfundsmæssig værdi til trods for anlægsprisen på over 7 mia. kroner og vil tilmed være nytteløs i forsøget på at afhjælpe fremtidige trængselsproblematikker ved limfjordstunnellen, som netop er det, den skal afhjælpe.

7. Kommunal medfinansiering af statslige vejprojekter burde være ulovligt. Det er et politisk virkemiddel, der – særligt i dette tilfælde – har vist sig at være et afgørende incitament på regeringsniveau ift. at udvise villighed over for et vejprojekt. Dette til trods for, at der er borgerlig modstand mod vejprojektet – og at vejprojektet på alle måder afviger fra øvrige vejprojekter i det trafikudspil, som den er en del af, herunder ift. bæredygtighed, rentabilitet, miljøhensyn mv.
8. Den eksisterende limfjordstunnel vil indenfor en kortere årrække kræve betydelig renovering pga. sætning, hvorfor der (uanset) vil blive behov for finansiering af et ekstra tunnelrør for at sikre, at fjorden fortsat kan krydses via E45. Det synes samfundsmæssigt fornuftigt, at starte med den løsning og se om ikke, det netop vil gøre en betydelig forskel for trafikken.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Jeg er imod etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm af flere årsager, heriblandt manglende naturbeskyttelseshensyn.

Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder omkring Egholm i vinterhalvåret og er afhængig af ålegræs, der vokser der. Desuden er arten meget følsom over for støj. Jeg er ikke enig i VVM-rapportens vurdering af, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe, da de allerede befinder sig der i det omfang, de kan finde føde. Reduktionen af ålegræs under anlægsfasen, der beskrives, vil negativt påvirke artens overlevelsesmuligheder.

Strandtudsen, registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art, og der investeres betydelige midler andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker dybt respektløst at ødelægge levesteder for disse arter i deres naturlige udbredelsesområder, især når der findes andre trafikale alternativer. Beskyttelsen af levesteder i henhold til Habitatdirektivet bør respekteres.
At Vejdirektoratet med fuld seriøsitet fremlægger, at der bør laves tiltag for at skræmme de oddere, herunder ynglende oddere, væk, der er observeret i linjeføringen, gør mig utroligt harm. Odderen skal ligeledes i henhold til EU's Habitatdirektiv beskyttes. At folk til trods herfor opfordres af Vejdirektoratet til at lufte deres hunde i dette område samt at der skal afspilles afskrækkende lyde mv. for at skræmme dem væk, er forfærdeligt.
Det er ikke mange steder i Danmark, at man på så kort tid kan komme til naturoplevelser af den kaliber, som Egholm og eksempelvis Østerådalen kan give. At fredskov endvidere blot må vige pladsen for forbindelsen er ganske forfærdeligt. Der er taget INGEN hensyn til den enorme værdi, som bynære naturområder har.
Og hvis ikke sund fornuft ift. naturbeskyttelseshensyn er nok – så er det jo faktisk sådan, at EU's Habitatdirektiv kun må fraviges ved "bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, og hvor der ikke findes andre brugbare alternativer". En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opfylder INGEN af delene. Den er hverken bydende nødvendig – og der findes bedre og langt mere brugbare alternativer.
Verden lider allerede under massevis af menneskeskabte 'naturkatastrofer' – lad ikke dette projekt bidrage yderligere hertil. Det er tid til fremtidssikrede, fremadskuende og fornuftige infrastrukturløsninger fremfor at nogle lokalpolitikere får deres prestigeprojekt af en forurenende og forældet motorvej foreviget på landkortet. Aalborg Kommune er desperat efter en løsning, hvorfor lokalpolitiske fortalere argumenterer for forbindelsen med henvisning til, at hvis dette er den forbindelse som regeringen ønsker at bakke op om økonomisk, så er det bedre at vi tager imod dette nu fremfor at forsinke processen yderligere og risikere, at der slet ikke kommer en løsning på den fjordkrydsende trafikafvikling over Limfjorden. Vi antager og håber ikke, at dette er en form for argumentation, der er tungtvejende for lovforslag og fordeling af samfundets ressourcer.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Nedenstående høringssvar fremsendes i håb om, at borgerne i denne høringsfase vil blive hørt, så et politisk prestigeprojekt med stor lokal modstand ikke får lov at blive gennemført uden, at dette i så fald gøres på et velunderbygget og ikke mindst validt grundlag. Det er på tide, at borgere og lokale organisationer mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm bliver lyttet til. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm har allerede ved flere lejligheder opnået danmarksrekord i antal indsigelser/høringssvar, hvorfor det er på høje tid, at dette tages seriøst. Tiden er til, at der tages hensyn til sundhed, natur og klima – og ingen af disse hensyn tilgodeses, hvis det fremsatte *Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse* vedtages. Nedenfor argumenteres for væsentlige forhold ved en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, som bør overvejes og/eller tages yderligere hensyn til, hvis man fra politisk side vælger at vedtage forbindelsen. Både af hensyn til potentielle lovbrud samt menneskelige og naturmæssige værdier.

Støj

En 3. limfjordsforbindelse over Egholm bidrager til, at flere boligområder forurenes med trafikstøj. En stor del af det vestlige Aalborg og omegn vil blive berørt af den trafikstøj, som et sådant motorvejsprojekt unægteligt fører med sig – særligt med den medvind trafikstøjen vil få som følge af den insisterende vestenvind ind over fjorden. Det betyder konkret, at boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup samt det vestlige Aalborg og Nørresundby vil blive udsat for betydelig trafikstøj, hvor der tidligere ikke har været denne form for støjforurening. Det er uacceptabelt, at byområder, der tidligere har været skånet for støjforurening af den kaliber en nærtliggende 20 km motorvejsstrækning vil medføre skal indhylles i trafikstøj. Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm med den støjkorridor det vil skabe fremstår yderligere fornuftstridigt for Aalborg som by taget i betragtning, at det Europæiske Miljøagentur (EEA) har udråbt Aalborg som Danmarks mest trafikstøjplagede by, og at 67 % af aalborgenserne i forvejen lever med sundhedsskadelige støjniveauer.

Miljøstyrelsen har sat en vejledende grænseværdi for trafikstøj på 58 dB (hvilket dog kun gælder nybyggede boliger), mens WHO har fastslået, at støj helt ned til 53 dB kan være sundhedsskadeligt at leve i. Vi undrer os over, at trafikstøjen ikke tages mere seriøst i anlægningen af et permanent trafikanlæg og er bekymret over, hvordan det er opgjort i VVM-redegørelsen. I VVM-redegørelsen tilsidesættes endvidere ny vigtig viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje" (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". Det er foruroligende, at Vejdirektoratet alligevel fortsat blot henviser til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, fremfor at trække 6-13 dB fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen bliver 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-redegørelsen og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-redegørelsen beskriver. Derudover medtager VVM-redegørelsen ikke betydningen af den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Det er uacceptabelt, at det skildres i VVM-redegørelsen, at en 3. limfjordsforbindelse over Egholm nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den

forøger og udbreder støjen – særligt med udgangspunkt i at støj på 58 dB efter dansk standard vurderes som acceptabelt bynært og i boligområder. Det giver langt mere mening at afgrænse motorvejsstøj omkring det eksisterende motorvejsnet ved E45 og intensivere støjbekæmpelsen i disse områder til gavn for de mennesker, som i forvejen er stærkt plagede af motorvejsstøj. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen, hvorved Aalborg omkranses af støjende motorveje. Det vil betydeligt begrænse de områder, som Aalborg kan udbygges i og generelt gøre Aalborg til en meget lidt attraktiv by at bosætte sig i.
Støj har store konsekvenser for menneskers sundhed og velbefindende, hvilket kan være svært at opgøre samfundsøkonomisk med risiko for, at det ikke vægtes tilstrækkeligt. Trafikstøj er bl.a. associeret med øget risiko for diabetes, overvægt, hjerte-kar-sygdomme, forringet hukommelse, indlæringsvanskeligheder og visse typer kræft. En del af denne sammenhæng formodes at bero på, at trafikstøj forårsager stress og søvnforstyrrelser. Trafikstøj har således stor betydning for menneskers sundhed og trivsel, og Miljøstyrelsen vurderede da også tilbage i 2003, at trafikstøj er skyld i 200-500 for tidlige dødsfald årligt i Danmark. At WHO endvidere fremhæver trafikstøj som det næststørste miljøproblem efter luftforurening understreger vigtigheden af, at støjproblematikken tages seriøst.
Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse er således både i strid med verdensmål nr. 3 ”Sundhed og trivsel” samt nr. 11 ”Bæredygtige byer og lokalsamfund”.
Afslutningsvist synes det ironisk, at et område som Egholm, der i 2019 modtog Stilhedsprisen, går en fremtid i møde som et helle for en støjende motorvej fremfor som et udpeget stilleområde med plads til natur, dyr og mennesker. I en verden af støj er det altafgørende, at der er rum til stilhed.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Rekreation

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil have betydelige negative indvirkninger på centrale og velbesøgte rekreative områder i Aalborg og omegn - effekter, som ikke kan reverseres, men som vil påvirke aalborgenseres fritids- og friluftsliv så længe forbindelsen eksisterer. Forbindelsens placering - hævet op midt i limfjorden – i kombination med den vanlige friske vestenvind vil bidrage til, at trafikstøjen kan bevæge sig langt ind over Aalborg, Lindholm og Nørresundby. Dette betyder, at de få resterende bynære grønne og rekreative områder, der er tilbage i et ellers betonbelagt Aalborg vil blive påvirket af motorvejsstøj. Vi er bekymrede over, at dette ikke får den vægtning, som det bør i VVM-redegørelsen/beslutningsgrundlaget. Dette vil påvirke langt flere mennesker end blot de, der bor langs linjeføringen. Blandt andet vil forbindelsen påvirke børnefamiliers, ældres, skoleelevers, unges – ja, alle aalborgenseres mulighed for at tilgå grønne og rekreative områder væk fra storbyens ellers summende støjforurening. Aalborgensere uden bil, herunder børnefamilier, ældre og unge, har ikke mulighed for at besøge andre nordjyske grønne områder i køreafstand fra Aalborg – i tillæg til at aalborgensere generelt bør have adgang til ro og rekreation i deres hverdag. Derfor er det afgørende, at der værnes om de få grønne åndehuller, der stadig er tilbage i Aalborg. Her refererer jeg bl.a. til Egholm inkl. fjordområdet omkring, Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Derudover vil det påvirke den nyligt fornyede og velbesøgte Vestre Fjordpark med sports- og vandaktiviteter, Aalborg Street Food, lystbådehavnen og på dage med frisk blæst over limfjordens vande: Aalborgs havnefront med havnebadet og Jomfru Ane Parken. Områder som mange anvender til gå-, løbe- cykel- og svømmeture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.

Turisme og tilflytning, herunder småøers betydning for Danmark

Vejdirektoratet konkluderer i VVM-redegørelsen for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, at den sydøstlige halvdel af Egholm vil blive påvirket negativt ift. støj og barriereeffekter pga. vejprojektet. Dette vil få fatal betydning for Egholm som udflugtsmål og ikke mindst som hjem for øboere. Øens flade landskab midt i limfjorden vil bidrage til, at lyden fra en motorvej vil være hørbar på hele øen og ødelægge den ø-stemning, som en småø uden broforbindelse rummer. Skeler man eksempelvis til Venø, vest for Egholm, møder man lokalt en helt anden mentalitet ift. ø-liv og potentialet ved at have en bynær småø sammenlignet med den mentalitet, der hersker fra lokalpolitisk side ift. Egholm. En småø så tæt på byliv giver unikke muligheder for anderledes virksomhedsdrift, kultur- og naturoplevelser og ikke mindst en mulighed for folk til "at bo på landet i byen" – noget flere og flere børnefamilier efterspørger. Småøerne og ikke-brofaste øer har en helt speciel status i Danmark, som bør medtænkes i VVM-redegørelsen/beslutningsgrundlaget. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil ødelægge den unikke ø-stemning og ikke mindst gøre Egholm langt mindre attraktiv for tilflyttere såvel som besøgende. At gøre Egholm til bropille vil være øens endeligt, da Egholms hovednerve, grusvejen, vil blive gennemskåret af en motorvej, der afskærer udflugtsstederne

ved færgelejet, herunder shelterplads og Restaurant Kronborg, fra resten af øens oplevelser, herunder statsbroen, Thomas Dambos kunstværk, trolden Pil Tusindtunge, den vestlige kyststrækning mv. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil således få uoprettelig betydning for turismen på Egholm, som alene i juli måned 2020 udgjorde 50.000 besøgende på øen.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Egholm motorvej.
Sendt: 11-01-2024 23:43

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Egholm motorvej.
Dato: Wed, 10 Jan 2024 18:58:28 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: trm@trm.dk

Jeg frygter Egholmlinjen både nu og for vores næste generation. Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, der i blandt de fredede dyr, udsætte mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, der bliver højere end den fastsatte grænseværdi. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Vores grundvand og drikkevand bliver udsat for risici for at blive forurenet. For ikke at snakke om alt det asbest der er smidt i fjorden, der nu skal graves og rodes op i. Der er bestemt brug for flere undersøgelser.

Tænk jer om. Regler og love er til for at blive overholdt ikke tilpasses.

Hilsen Thomsen Lindholm.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Sendt: 11-01-2024 23:41

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Fri, 5 Jan 2024 15:49:35 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til:trm@trm.dk

Stop dette vanvittige projekt med at lukke Aalborg inde af motorveje. Vi skal som by være stolte af at have en ø. Hvilke andre byer kan prale med det. Det er jo en turistattraktion, vi bør prale med. Hvor man tager færgen til øen og finder dejlig natur og ro. I stedet ødelægges byen nu fuldstændig for altid.

Jeg har i 20 år hver dag kørt på arbejde til Aalborg gennem tunnellen uden problemer. Der er lidt trafik om morgenen kl. 8 og igen kl. 16, men trafikken glider lige så stille af sted. Det er jo ingen samligning med feks. København. Der er kun kødannelse ved uheld, og det kan kun løses ved et ekstra rør. Desuden ligger alle de store arbejdspladser og det kommende supersygehus i den østlige del af byområdet. Der er bedre og billigere alternativer end Egholmlinjen, der bør kigges på.

Vi skal værne om naturen, siger politikkerne, men her bliver gjort stik lige modsat. Så megen naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby og Egholm. Truede dyrearter er i fare der i blandt lysbugede knortegæs, odder, strandtudse, spidssnudet frø, 10 slags flagermus og sjældne mosehornugler. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Og hvad med med vores drikkevand. Hvad med fjorden og alt det asbest, der flyder rundt i vandet og som man kan se, der bliver skyllet op. Men påståes ikke findes. Skal der nu til at graves i det, så det endnu engang hvirvles op til skade for befolkningen.

Vi er mange der kommer til at bo i et støjhelvede. Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjbelastede byer. Egholmlinjen berører så mange mennesker. Støj er sundhedsskadelig for mennesker. Al vind der kommer fra syd og hele nord tager støjen med til Lindholm. 70% af den danske vindretning ligger i det område. Boligpriserne vil falde drastisk og folk vil begynde at søge væk her fra. Er det det I vil opnå ? Desuden ligger der mange daginstitutioner tæt op af Egholmslinjen. Støj påvirker også indlæringsevnen. Frygter fremtiden for næste generation.

Det koster 7,3 milliader kr. , hvor af Aalborgs borgere via skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM -redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansirende på et statsligt vejanlæg.

Tid til omtanke !

Hilsen Lene Thomsen Åvej 18 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Sendt: 11-01-2024 23:36

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Thu, 11 Jan 2024 23:29:38 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: arp@trm.dk

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Fri, 5 Jan 2024 15:49:35 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: trm@trm.dk

Stop dette vanvittige projekt med at lukke Aalborg inde af motorveje. Vi skal som by være stolte af at have en ø. Hvilke andre byer kan prale med det. Det er jo en turistattraktion, vi bør prale med. Hvor man tager færgen til øen og finder dejlig natur og ro. I stedet ødelægges byen nu fuldstændig for altid.

Jeg har i 20 år hver dag kørt på arbejde til Aalborg gennem tunnellen uden problemer. Der er lidt trafik om morgenen kl. 8 og igen kl. 16, men trafikken glider lige så stille af sted. Det er jo ingen samligning med feks. København. Der er kun kødannelse ved uheld, og det kan kun løses ved et ekstra rør. Desuden ligger alle de store arbejdspladser og det kommende supersygehus i den østlige del af byområdet. Der er bedre og billigere alternativer end Egholmlinjen, der bør kigges på.

Vi skal værne om naturen, siger politikkerne, men her bliver gjort stik lige modsat. Så megen naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby og Egholm. Truede dyrearter er i fare der i blandt lysbugede knortegæs, odder, strandtudse, spidssnudet frø, 10 slags flagermus og sjældne mosehornugler. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Og hvad med med vores drikkevand. Hvad med fjorden og alt det asbest, der flyder rundt i vandet og som man kan se, der bliver skyllet op. Men påståes ikke findes. Skal der nu til at graves i det, så det endnu engang hvirvles op til skade for befolkningen.

Vi er mange der kommer til at bo i et støjhelvede. Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjbelastede byer. Egholmlinjen berører så mange mennesker. Støj er sundhedsskadelig for mennesker. Al vind der kommer fra syd og hele nord tager støjen med til Lindholm. 70% af den danske vindretning ligger i det område. Boligpriserne vil falde drastisk og folk vil begynde at søge væk her fra. Er det det I vil opnå ? Desuden ligger der mange daginstitutioner tæt op af Egholmslinjen. Støj påvirker også indlæringsevnen. Frygter fremtiden for næste generation.

Det koster 7,3 milliader kr. , hvor af Aalborgs borgere via skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM -redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansirende på et statsligt vejanlæg.

Tid til omtanke !

Hilsen Lene Thomsen Åvej 18 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Fwd: Egholm motorvej.
Sendt: 11-01-2024 23:34

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Fwd: Egholm motorvej.
Dato: Wed, 10 Jan 2024 19:00:49 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: arp@trm.dk

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Egholm motorvej.
Dato: Wed, 10 Jan 2024 18:58:28 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: trm@trm.dk

Jeg frygter Egholmlinjen både nu og for vores næste generation. Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, der i blandt de fredede dyr, udsætte mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, der bliver højere end den fastsatte grænseværdi. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Vores grundvand og drikkevand bliver udsat for risici for at blive forurenet. For ikke at snakke om alt det asbest der er smidt i fjorden, der nu skal graves og rodes op i. Der er bestemt brug for flere undersøgelser.

Tænk jer om. Regler og love er til for at blive overholdt ikke tilpasses.

Hilsen Thomsen Lindholm.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Sendt: 11-01-2024 23:31

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Fri, 5 Jan 2024 15:49:35 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til:trm@trm.dk

Stop dette vanvittige projekt med at lukke Aalborg inde af motorveje. Vi skal som by være stolte af at have en ø. Hvilke andre byer kan prale med det. Det er jo en turistattraktion, vi bør prale med. Hvor man tager færgen til øen og finder dejlig natur og ro. I stedet ødelægges byen nu fuldstændig for altid.

Jeg har i 20 år hver dag kørt på arbejde til Aalborg gennem tunnellen uden problemer. Der er lidt trafik om morgenen kl. 8 og igen kl. 16, men trafikken glider lige så stille af sted. Det er jo ingen samligning med feks. København. Der er kun kødannelse ved uheld, og det kan kun løses ved et ekstra rør. Desuden ligger alle de store arbejdspladser og det kommende supersygehus i den østlige del af byområdet. Der er bedre og billigere alternativer end Egholmlinjen, der bør kigges på.

Vi skal værne om naturen, siger politikkerne, men her bliver gjort stik lige modsat. Så megen naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby og Egholm. Truede dyrearter er i fare der i blandt lysbugede knortegæs, odder, strandtudse, spidssnudet frø, 10 slags flagermus og sjældne mosehornugler. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Og hvad med med vores drikkevand. Hvad med fjorden og alt det asbest, der flyder rundt i vandet og som man kan se, der bliver skyllet op. Men påståes ikke findes. Skal der nu til at graves i det, så det endnu engang hvirvles op til skade for befolkningen.

Vi er mange der kommer til at bo i et støjhelvede. Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjbelastede byer. Egholmlinjen berører så mange mennesker. Støj er sundhedsskadelig for mennesker. Al vind der kommer fra syd og hele nord tager støjen med til Lindholm. 70% af den danske vindretning ligger i det område. Boligpriserne vil falde drastisk og folk vil begynde at søge væk her fra. Er det det I vil opnå ? Desuden ligger der mange daginstitutioner tæt op af Egholmslinjen. Støj påvirker også indlæringsevnen. Frygter fremtiden for næste generation.

Det koster 7,3 milliader kr. , hvor af Aalborgs borgere via skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM -redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansirende på et statsligt vejanlæg.

Tid til omtanke !

Hilsen Lene Thomsen Åvej 18 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Allan Kaihøj Jensen (akj@brevbakken.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 23:24

3 vægtige grunde til at opgive Vestforbindelsen over Egholm og søge andre løsninger af de trafikale problemer på E45.

- På trods af vidneudsagn og dokumenterende billeder for tilstedeværelsen af deponeret asbest i området fortsætter man ufortrødent projektet, uden hensyntagen til de forurenende elementer, der som følge af anlægsarbejdet vil bliver frigivet og transporteret videre gennem luften eller med vandløb, eksempelvis fra depotet mellem Svenstrup og Dall. Alene risikoen for denne type forurening bør være grund til at stoppe eller omtænke projektet.

- Truslen mod truede og sjældne dyrearter bliver ignoreret og man dispenserer fra EU's habitatsregler på trods af at andre muligheder for linjeføring ikke er tilbundsgående undersøgt, hvilket ellers er reglernes grundlag for at en sådan dispensation kan opnås.

- Da projektet selv nævner at man tager ekstra hensyn til drikkevandet med dobbeltforede regnvandsbassiner i erkendelse af risikoen for drikkevandet i området – en risiko for forurening af drikkevandet og grundvandet vil være en ikke-reversibel katastrofe for de 100.000+ mennesker, der får deres drikkevand derfra.

Tag derfor venligst disse indsigelser i betragtning når der skal stemmes om gennemførelsen af projektet.

Med venlig hilsen

Allan Kaihøj Jensen
Hedevej 11, Mou
9280 Storvorde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Evy Holmelund (evy.holmelund@gmail.com)
Titel: Høringssvar om den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:23

Jeg, Evy Holmelund, gør indsigelse mod projektet som helhed, herunder vedtagelse af anlægsloven, da Egholmforbindelsen ikke tilgodeser klima- og miljøhensyn. Jeg opfordrer til at sætte anlægsloven i bero. En udsættelse er under alle omstændigheder nødvendig, da processen op til anlægsloven, og dermed anlægsloven, er i modstrid med dansk lovgivning og flere EU- direktiver, da alternative, relevante løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse ikke er blevet undersøgt i forbindelse med tidligere VVM´er eller den efterfølgende Miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2023. Dette er især kritisk i forhold til overholdelse af EU's habitatdirektiv og EU's drikkevandsdirektiv. Derudover gør jeg indsigelse over: • CO2 udledningen i anlægsfasen er ikke medregnet i den interne rente og i samfundsøkonomien for projektet. • Modregning af CO2 udledning i anlægsfasen ved inddragelse af teknologiske gevinster ved umoden teknologi (så som CCS) er ikke vederhæftigt. • CO2 udledning i forbindelse med arealanvendelse indgår ikke i CO2 opgørelsen af hele projektet. • Placeringen af en alt for kort høringsproces midt i jule- og nytårsferien. Det er udemokratisk og uværdigt. Derudover vil det medføre en kvalitetsforringelse af de faglige høringssvar, som er formålet med høringen.

Vedr. projektet som helhed Jeg ser kritisk på, at man endnu engang ønsker at bidrage til fremtidens mobilitet med et tungt infrastrukturprojekt, som kommer til at udlede mange drivhusgasser. Projekter som dette er inkompatible med en målopfyldelse af Parisaftalen (2015), og udfordrer Danmarks rolle som grønt foregangsland. Projektets klimapåvirkning er så stort at selve anlægsarbejdet vil udgøre ca. 1 pct. af Danmarks årlige udledninger. Projektets rentabilitet er meget usikker, hvilket ikke engang kan retfærdiggøre projektet fra en økonomisk vinkel. Jeg mener derfor, at de midler som finansierer projekter bør anvendes til at støtte projekter, der matcher samfundets behov for reduktionen af drivhusgasudledningerne.

Manglende undersøgelse af alternative løsninger: VVM'en er begrænset til præsentation af projektets forventede påvirkning på miljøet og samfundet, uden at nævne relevante alternativer til den mobilitetsudfordring, som den er designet til at løse. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer: 1. Ikke-infrastrukturbaserede alternativer, som har vist sig at give positive resultater (fx. road pricing i Tyskland) ser ikke ud til at have været undersøgt, selvom de ville give (A) stor mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, (B) et markant lavere klimaaftryk, og ikke mindst (C) mulighed for teknologisk udvikling der kan sikre større konkurrencedygtighed for den danske industri i en klimaneutral økonomi.

2. Effektive mobilitetsløsninger,som kollektiv transport(især når den største del af trafikken gennem fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser)

3. Hvis der skal laves en ny LImfjordsforbindelse er der fra adskillige kompetente trafikforskere peget på at et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel er langt mere skånsomme for klima og miljø, samtidigt med at de samfundsøkonomisk og ift. afhjælpning af trængsel på E45 er langt bedre. Concito har peget på denne mangel på nytænkning og manglende hensyn til klimakrisen i deres rapport udgivet i Juni 2023 ("Grøn Omstilling kræver ny tilgang til infrastrukturbeslutninger"), som bl.a. refererer til succeshistorier i udlandet som f.eks. Wales modellen for klima og transport beslutninger. I forlængelsen af denne meget relevante analyse opfordrer jeg til, at beslutningstagerne i stedet for at beslutte løsrevne infrastrukturplaner baseret på politiske forlig ("hvor alle skal have noget") i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier. Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer: I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor folketingets trafik- og miljøudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning. Anlægsloven vil ganske vist ved sin vedtagelse sætte dansk lovgivning på dette område ud af kraft. Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatdirektiv og

drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Jeg anser, i lighed med en lang række organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatdirektivet eller drikkevandsdirektivet, hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser. For habitatdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter). Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet). Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det et afgørende forhold om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig en bevarelse af drikkevandets kvalitet. Vedr. rapportens manglende inddragelse af klimabelastningen i de samfundsøkonomiske beregninger: I MKV rapporten, 2023, beregner Vejdirektoratet den interne rente til 3,5 pct. Iflg. Rådet for større bæredygtighed er denne interne rente endda højt sat, fordi man var nødt til at ændre taksterne for den helt dominerende "indtægt" for motorvejen, nemlig "tidsgevinsterne" for at nå op på de 3,5 pct. Det virker generelt grotesk at regne på denne måde taget i betragtning, at omkring 74 pct. af bilturene er kørsel i fritiden. Samtidigt er de 3,5 pct. udtryk for den lavest mulige størrelse for at et infrastrukturprojekt er rentabelt. Egholm-motorvejen er på det område også det klart dårligste projekt i Infrastrukturpakken. Det gør den ekstremt sårbar, både i forhold til prisstigninger og i forhold til fald i trafikprognoser. F.eks. vil 25 pct. lavere tidsgevinster sænke rentabiliteten til 2,8 pct. ! Men det er værre endnu, for klimabelastningen er IKKE medtaget i den samfundsøkonomiske beregning. Vejdirektoratet undlader nemlig at medregne et udslip på omkring 480.380 ton CO2e vedrørende byggeri af motorvejsanlægget. Udledning af 480.380 tons CO2e vil med en pris på 5.000 kr. pr. ton give en udgift på kr.:2.401.900.000 kr. som vil gøre projektet til en yderligere samfundsøkonomisk belastning. Resultatet vil altså forringes kraftigt, hvis Vejdirektoratet, som det ifølge mediet Mobility Pro (16. april 2021) blev anbefalet af Venstre, Konservative, Industri og eksperter, medtager klimabelastningen ved anlæg af vejanlægget i de samfundsøkonomiske beregninger. Vejdirektoratet har meddelt, at man ikke vil medtage klimabelastningen, hvilket efter Klimabevægelsens mening er helt uforsvarligt. Vedr. rapportens beregningsmetoder i forhold til klimabelastningen: Klimabevægelsen stiller spørgsmål om den optimistiske teknologisk fremskrivning, der leder til en forventet 27 pct. reduktion i drivhusgasudledninger (43,6 pct. af de udledninger der vurderes til at foregå på dansk jord). Disse tal betragtes som meget optimistisk og spekulative, givet at de baserer sig på forventet teknologisk udvikling over mere end 5 år for teknologier der ikke er moden endnu (bl.a. CCS) og en opdeling mellem materialeproduktion i Danmark og udlandet, som er en meget ukendt faktor (som Vejdirektoratet selv peger på). Hvis teknologi fremskrivningen er et stærkt argument for projektet, så skulle en klimaforsvarlig vurdering vel være, at hvert år projektet bliver skudt, kommer til at give en markant reduktion i dens klimapåvirkning. Sagt på en anden måde, finder jeg IKKE, at de nuværende problemer med at leve op til klimamålene i 2025 og 2030 giver plads til CO2 udledningen fra anlæg og drift fra en motorvej over Egholm. Jeg finder ikke, at rapporten er gennemsigtig nok i forhold til antagelser og metodologiske detaljer, da den blot nævner den transition fra et tidligere værktøj (VejLCA v. 1.4) til den nye InfraLCA v. 3.0 inkl. en kort forklaring af forskellene på højt niveau, nærmest helt uden detaljer. Rapporten og metodologien sætter fokus på materialerne, transporten og driften af anlægget og driften, uden at nævne de udledninger der ville følge ændringerne i arealforbrug. Givet det store areal der dækkes af motorvej og anlæg, bør der tages hensyn til disse aspekter, især når en betydelig del af arealet består af kulstofrigt lavbundsjord. Dette manglende hensyn betyder både, at projektets klimaaftryk bliver underestimeret, og at der potentielt bliver tabt nogle muligheder for at reducere denne del af konsekvenserne ved at agere proaktivt i designfasen. Vedr. høringsprocessen Høringsprocessen omkring MKV og Anlægslov er et nyt eksempel på manglende vilje til at inddrage borgerne, organisationers og myndigheders faglige og erfaringsbaserede kommentarer på en sober og konstruktiv måde. Det er helt absurd at vælge en meget kort høringsperiode hen over juletiden. Denne taktik ser jeg som et forsøg på at kortslutte den sociale dialog omkring projektet og imødegå den markante modstand fra mange sider. Derudover vil det med sikkerhed resultere i en kvalitetsforringelse af høringssvarene, at myndigheder (f.eks. Aalborg Byråd og Miljøministeriet), organisationer og borgere får så dårlige betingelser til at lave gennemarbejdede høringssvar. I den forbindelse er det en meget dårlig undskyldning, at anlægsloven skal fremlægges i februar. Samlet set giver det et billede af, at alle midler tages i anvendelse for at gøre et dybt upopulært, klima-skadeligt og økonomisk uforsvarligt projekt igennem.

Ovenstående er stort set identisk med et høringssvar fra Klimabevægelsen, men da høringsperioden er så kort, har jeg været nødsaget til at kopiere, da jeg er fuldt ud enig med Klimabevægelsen

Med venlig hilsen
Evy Holmelund
Birke Alle 16
9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:13
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi mod forbindelsen

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 23:10

Trafik-Støj

Min indsigelse tager sigte på paradokset at by, havn og industri udvider sig mod øst, hvor også et nyt supersygehus er under etablering. I min optik bør vejsystemet udvides, hvor behovet reelt set findes, og ikke i diametral retning, hvor Egholm forbindelse tænkes placeret. Den tunge trafik bør ledes kortest muligt af større veje til og fra industri og hospital, som befinder sig i øst. Implicit vil en øst-forbindelse bidrage til mindre miljøbelastning, støj, luftforurening, kortere opholdstid af køretøjer på vejen, deraf mindre trafiktæthed.

Eksisterende tunnel skal i fremtiden gennemgå en større renovering, hvor en redundans tunnel ville bidrage til en fornuftig trafikafvikling magen til forholdene i dag, da der der ellers vil reduceres fra 6 vejbaner til blot 2 under denne langvarige renoveringsperiode. Fastholdes Egholm forbindelsen, tvinges mange køretøjer til en større unødig omvej. Kødannelse er i dag koncentreret omkring selve tunnelpassagen, da der er reduceret hastighed igennem tunnelen ud fra dens dårlige tilstand, samt mange tilkørselsveje på begge sider af fjorden. Der er god plads, når først den er passeret, en ret klassisk ”flaskehals” problematik.

Endnu en fordel ved en Øst-forbindelse, vil være muligheden for ændring af trafikretning i myldretiden.

Erfarer mulige Øst-forbindelser i seneste vurderinger ikke indgår, hvilket der findes krav om, alternativer skal undersøges, også ifm. på påviste dyre og naturforhold, som findes på Egholm.

Etablering af fjordkrydsning mod vest vil medføre hele byen ”omringes” af motorveje og støj derfra uanset vindretning. Langt den størst del af tiden forekommer vindretningen i området fra den vestlige kvadrant, som vil bære motorvejsstøj ind over byen i overvejende del af tiden.

Henstiller til lov og regler efterleves, for beslutninger kan tages på oplyst grundlag

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: carl lassen (carl4lassen@gmail.com)
Titel: Høringssvar om Egholm Motorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:02

Der er sikkert kommet mange høringssvar der tager udgangspunkt i videnskab og kvantitative data.

Jeg vil i stedet tage udgangspunkt i min personlige måde at bruge Egholm og området omkring.

Mange kobler området sammen med friluftsbadet, hvor alle aldre mødes for at bade og hygge sig om sommeren.

Jeg elsker også friluftsbadet, men for mig er Egholm et sted, hvor jeg tager hen når det hele brænder på.

Jeg har taget derud når stress over eksamener river mit hoved fra hinanden.

Derude er der ro til at samle sig.

Jeg tog derud, da min morfar lå døende på sygehuset.

Men jeg tog også derud, da jeg skulle forkæle min kæreste.

Jeg tog derud, da jeg slog op med min kæreste.

Og jeg kommer nok til at tage derud, når jeg skal mindes de gamle tider.

Det lyder som om at jeg oftest tager derud, når tingene går dårligt.

Og det er nok også rigtigt.

Når jeg ikke kan være i mig selv, så kan jeg være i naturen.

Når jeg ikke kan være i Aalborg, så kan jeg være på Egholm.

Venlig hilsen,
Carl Kjeldbjerg Lassen
60810367

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Winnie Hjorth (whjor@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:01

Aalborg 11.januar 2024

Til Transportministeriet

Undertegnede vil hermed gerne opfordre til at Anlægslov af Egholmmotorvejen opgives . Denne løsning er alt for dyr og altødelæggende på alle parametre .
Flere eksperter har budt ind med alternative forslag, som er langt billigere og mindre indgribende for natur &
miljø. Borgerne har krav på, at andre forslag undersøges i en ny VVM .

Egholmmotorvejen vil destruere habitater for truede dyr (Bilag IV-arter), hvilket er ulovligt .
Alle rekreative områder på Egholm og omkring Aalborg & Nørresundby, vil ødelægges af en infernalsk støj, og landskabet, med udsyn til høje motorvejsbroer mv., spoleres for altid. Disse stille områder benyttes af en masse mennesker, fra nær og fjern.
Af disse nævnte, og mange andre grunde, bør Egholmmotorvejen droppes.

N.B. Jeg vil gerne modtage bekræftelse på, at min mail er modtaget.

Med venlig hilsen

Winnie Hjorth

Kappavej 7, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 22:54
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi mod forbindelsen

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Ebbe Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Nej tak til 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:48

Nej tak til 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Egholm er en idyllisk og fredfyldt ø i nærområdet omkring Aalborg centrum med flot nyetableret fjordpark som
Både børnefamilier og unge som
Gamle nyder godt af. På den anden side af Egholm ligger Nørresundby.
Et sjældent åndehul så tæt på byens larm og travle liv, som dog synes meget fjern, så snart du har taget Egholmfærgen og efter 5 minutter befinder dig i de rolige omgivelser, den vilde natur og dyrelivet, som definerer øen Egholm. Hvor skoler, børnehaver vuggestuer etc. Har taget på ture i umindelige tider. Øen er naturligvis et eftertragtet sted også for turister, som ønsker at overnatte under åben himmel. Egholm er en "perle", som Aalborgs politikere burde gøre alt for at beskytte, både i biodiversitetens navn, for natur- og havmiljø, og for at værne om de beskyttede dyrearter, der findes på øen, men også fordi det i fremtiden er lige præcis sådan boget som natur i byen der vil
Kunne være noget en ny kan sælge sig selv på til tilflyttere. Unge mennesker idag har heldigvis et stort fokus på
Nature og klima.

Som jeg kan læse mig, til, kan de miljømæssige konsekvenser for vores drikkevandsressourcer lide stor skade, og er det ikke netop drikkevandet vi måske ikke har nok af på sigt?

Asbestforekomster i området, som ville blive blotlagt og spredt i hele Limfjorden ved anlægsarbejdet er svært at forestille sig konsekvenserne af.
Sidst men ikke mindst vil den evindelige støj både i anlægsfasen og langt ud i fremtiden som projektet vil afstedkomme, spolere alt dét vi som borgere sætter allermest pris på i vort nærområde, når det kommer til trivsel og livsværdier.

Jeg håber at kan øve indflydelse og stoppe de vanvittige planer, som Aalborg Kommune har med dén motorvej over Egholm og måske også kigge på, om det evt. ville være bedre at anlægge en 3. limfjordsforbindelse i den østlige ende af Aalborg istedet! ?

På forhånd tak!

Med venlig hilsen
Louise Holm skalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Johanne Sofie Buch (johanne-buch@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:45

Til Transportministeriet

Jeg sender yderligere høringssvar ang. udkast til lov om anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse, december 2023.

Tidligere mail var tilslutning til de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjens fremførte argumenter.

Jeg skriver yderligere, da jeg som borger i Danmark ikke forstår argumentet bag anlæggelsen af en motorvej over en ø som Egholm. Vi er i en tid hvor vi skal passe på naturen for at kunne drømme om en lang fremtid på denne jord. Opgivelsen af anlæggelsen af en motorvej over Egholm vil ikke redde den større klimakamp som hele verden står overfor, men der er noget grundlæggende symbolsk ved at opgive anlæggelsen. Beslutningen vil fremstå som symbol for at en magtfuld instans som Transportministeriet går ind og grundlæggende tager ansvar for den skrøbelige natur, vi uundgåeligt skal leve med og som skal leve med os. Dette vil aftjene stor respekt i den danske befolkning.

Jeg opfordrer som borger til at man opgiver anlæggelsen af en motorvej over Egholm, for den symbolske værdi og for at komme et skridt nærmere en sundere klode mere flere klimavenlige valg - især når der er et alternativ til den 3. Limfjordsforbindelse som er fornuftigt at sætte i stedet.

Mvh
Johanne Sofie Buch
23305305

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ida (idabang28@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:44

Vdr. Egholm motorvejen

Det ville være katastrofalt på utallige måder, hvis dette projekt bliver sat i gang. Aldrig har jeg hørt, at nogen overhovedet vil have denne motorvejsbro, jeg vidste ikke engang den skylle bygges indtil jeg hørte modråb imod den. Mange mennesker og nabolag vil komme til at lide af støjforurening , både byggeriet men også selve motorvejen. Mange sjældne dyr der bor på og omkring Egholm, vil have det svært ved at overleve. I og med man graver op omkring og på Egholm, vil tidligere asbestdepoter blive gravet op og forgifte fjorden omkring. Jeg mener at det er komplet spild af penge, når det intet gavn gør - tværtimod. Specielt når vi taler klima, da endnu en motorvejsforbindelse ville opfordre flere til at køre i bil, dermed forurene mere og samtidigt skabe mere kø pga. den øgede trafik. Der er så mange flere problemer som jeg ikke hat sat ord på, simpelthen fordi der er så mange. Dette ville ødelægge dagligdagen for mange flere, end det ville gære gavn.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:42

Hej

jeg er 45 år og mor til 3. Jeg flyttede til Aalborg for en del år siden, og har altid sat pris på byen og at der var bynær natur. Det betyder meget når man er ung og det er attraktivt for unge mennesker, at være i en by med nær natur. Det behov og den omsorg for naturen og klima er ikke blevet mindre. Som mor til 2 børn der forhåbentligt også vil bo i Aalborg føler Jeg det er min pligt at komme med en indsigelse mod at indkredse Aalborg i motorvej. Vi står desuden midt i en biodiversitets/klimakrise, og tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm. Vi ved efter aktindsigter at der er sket en hel del snyd i det ene og det andet. Det ligner noget der er værre end minkskandalen, det trods alt sketei en presset situation. Det snyd og bedrag, manglende undersøgelser, eller fordrejning af resultater der foregår omkring 3. Limfjordsforbindelse er foregået over en årerække, det er en katastrofe for demokratiet så vel som for ønsket om at nå klimamål inden 2030. Man synes at man kan se bort fra eu direktiver: der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen. Og så tænker man at man vil jage dem væk med hunde. Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder. Min mand er ingeniør og i fagbladet har vi fulgt med i artikler omkring de negative konsekvenser opgravning af gammelt asbest kan have. Hertil drikkevand der vil blive påvirket. Den fysiske sundhed for rigtig mange borgere kommer på spil. 4000 dødsfald årlig pga luftforurening, og der er ny forskning der viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik. Derfor bør man ikke anlægge motorvejen i tæt befolkede områder, og slet ikke når beregninger viser at det er billigere at anlægge den i det eksisterende tunnelrør. Flere borgere bekræfter i øvrigt at de kun en sjælden gang ved tragikuheld holder i kø i tunellen om morgenen. Det er Jylland. Vi har i forvejen en motorvej til hirtshals der kaldes spøgelsesmotorvejen fordi den er så sporadisk trafikeret. Vi behøver ikke en mere! Og skal der være en så lad den komme i Øst! Det er her vi anlægger det nye supersygehus og i den øger byen og bebyggelse. Det gør vi ikke i Vest. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt. Andre har heldigvis undersøgt det og det falder ud til at en østlig forbindelse er at foretrække. Vi har faktisk rigtig fine landvejsforholde til dem der kommer vest fra.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på. Eller sætte
Mental og fysisk sundhed på spil for rigtig mange borgere fordi der sidder nogle der ikke har nosser nok til at indse at det var en fejl.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.
Mvh.
Louise Holm
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse over Egholm / Aalborg
Sendt: 11-01-2024 22:41

Jeg er på alle måder imod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg ved som psykolog, hvor meget det betyder i reduktion af stress at kunne bevæge sig i naturen, som Aalborgenserne (selv dem der bor midt i centrum) på Nuværende tidspunkt er i gåafstand til. Forskning har vist at stress reduceres med 50 Procent blot ved en gåtur på 30 Min i naturen i modsætning til samme længde gåtur i byen, hvor stresshormonet er uændret. Med en 3. Forbindelse over Egholm, kommer vi til at lukke vores ellers dejlige og naturrige by inde mellem motorvej. I en tid hvor folk kæmper for mental sundhed, Vil den betyde at folk ikke kan søge ud i naturen, Men i stedet ved en gåtur her, vil blive mentalt belastet. Området omkring fjorden, både på Aalborg siden og Nørresundby siden,Egholm, hasseris enge etc. er ekstremt velbesøgte Områder for løbeture, Gåture etc. Dertil er der støjscenerne, som på ingen måde kan reduceres i tilstrækkelig grad uanset hvor meget der forsøges med støjdæmpning. Det er alt sammen ting der er ødelæggende for den mentale sundhed i en tid hvor den skal være i fokus, fordi vores mentale sundhed er så udfordret. Jeg er på alle måder imod.

Med venlig hilsen
Psykolog Louise Brøndum
Adelgade 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Plaschke (henrik.plaschke@outlook.dk)
Titel: Indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:38
Bilag: Indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm_Plaschke.docx;

Hermed fremsendes en indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm.

Venlig hilsen,

Henrik Plaschke

Indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm.

Jeg skal hermed udtrykke min indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm. Det projekt bør af en række grunde enten blankt afvises. Min indsigelse gælder projektet som helhed, herunder vedtagelse af anlægsloven.

Det er mange grunde til denne indsigelse, og de grunde, jeg kan fremføre, adskiller sig ikke fra, hvad der allerede er fremført i en række andre indlæg udarbejdet af såvel almindelige engagerede borgere som af fagfolk og forskere med specialviden inden relevante felter (ingeniører, biologer, transportforskere, økonomer, geologer, jurister m.fl.). Jeg kan eksempelvis henvise til Klimabevægelsens høringssvar, til en rapport fra Concito (juni 2023) m.v.

Vi mangler således fortsat seriøse undersøgelser af Egholmprojektet i forhold til alternative projekter. De forventede miljømæssige effekter af projektet, herunder udledning af drivhusgasser, er yderst alvorlige og bør i sig selv give anledning til at droppe projektet. Hertil kommer påvirkningen af støj, der vil ramme såvel Egholm som betydelige dele det vestlige Aalborg m.v.

Ser vi på de økonomiske aspekter af projektet, ved vi også, at projektet er tvivlsomt.

Set i relation til Danmarks internationale forpligtelser, herunder i forhold til EU, er der også problemer. Hvis DK ønsker at være et grønt foregangsland, er tunge infrastrukturprojektet ikke vejen frem pga. forventede udledning af drivhusgasser. Det er tvivlsomt, om projektet overholder EU's habitatdirektiv og EU's drikkevandsdirektiv.

Skulle det ulykkelige indtræffe: at en Egholmforbindelse gennemføres, vil vi (borgerne i Nordjylland og Danmark i øvrigt) om måske 25 år, kigge på det

gennemførte makværk og spørge og selv: hvorfor forstod vi så lidt af, hvilke udfordringer vi stod overfor, og hvad vi snarere burde have gjort.

Det er ikke for sent at standse.

Venlig hilsen,

Henrik Plaschke

Cand.polit. & tidligere lektor ved AAU.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Stinus Lindgreen (stinus.lindgreen@ft.dk), Jette Gottlieb (jette.gottlieb@ft.dk), Sofie Lippert (sofie.lippert@ft.dk), Thomas Jensen (thomas.jensen@ft.dk), Peter Have (peter.have@ft.dk), Hans Christian Schmidt (hans.schmidt@ft.dk), Nick Zimmermann (nick.zimmermann@ft.dk), Niels Flemming Hansen (niels.hansen@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), Kenneth Fredslund Petersen (kenneth.petersen@ft.dk), Jens Meilvang (jens.meilvang@ft.dk), Peter Juel-Jensen (Peter.Juel-Jensen@ft.dk), Christina Olumeko (christina.olumeko@ft.dk)
Fra: Martin Kamp Dalgaard (martink.dalgaard@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:36

Kære folkevalgte

Jeg vil gerne gøre opmærksom på min store modstand mod den 3. Limfjordsforbindelse, som Transportministeriet har foreslået skal forløbe vest om Aalborg og Nørresundby.

Min modstand mod projektet skyldes kort sagt:

- Projektet vil ødelægge store områder med natur vest for Aalborg og Nørresundby, herunder også leveområder for beskyttede dyrearter. Disse områder kan ikke bare erstattes af natur andre steder.
- Projektet medfører høje niveauer af støj i boligområderne og de rekreative områder vest for Aalborg og Nørresundby. Dette vil have voldsomme sundhedsmæssige konsekvenser, hvilket man først lige er begyndt at indse ved andre motorveje.
- Anlægsfasen vil betyde udledning af op mod 480.000 tons CO2. Hertil kommer den øgede trafik, som projektet medfører.
- Projektet har potentiale til at forurene drikkevandsboringer vest for Aalborg, som leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg.

På trods af alle disse negative konsekvenser har projektet ydermere også en elendig økonomi. Det er ikke samfundsøkonomisk rentabelt (specielt ikke når man medregner udgifterne til CO2-udledningerne), og det løser ikke de trafikale problemer, der på nuværende tidspunkt er ved Limfjordstunnelen. Projektet er derfor både elendigt og visionsløst.

Transportministeriet forsøger alligevel ihærdigt at få vedtaget dette projekt:

- Man lægger op til at fravige fra EU's habitatdirektiv med henvisning til, at projektet er samfundsmæssigt nødvendigt. Dette er *ikke* korrekt; man ønsker bare ikke at undersøge alternativerne ordentligt, hvilket er i strid med EU-lov.
- Man har lagt høringsperioderne for både den supplerende miljøkonsekvensvurdering og anlægsloven oveni hinanden og hen over juleferien, og man har afvist protester fra både borgere, Aalborg Kommune og Miljøstyrelsen med henvisning til, at anlægsloven skal fremlægges og vedtages hurtigst muligt. Det samlede materiale er på over 1.800 sider.

Transportministeriet er således fuldstændigt ligeglade med, om det er et godt eller dårligt projekt, der vedtages; det skal bare vedtages hurtigst muligt og med så få kritiske røster fra både borgere og andre myndigheder som overhovedet muligt. Det vil jeg betegne som magtmisbrug og en demokratisk skandale.

I mine øjne er denne anlægslov derfor udarbejdet af politikere, der hader vores demokrati. Denne mail er sendt til alle partiernes transportordførere, og jeg håber, at I vil arbejde for at sikre, at vores demokrati bevares, og at der rent faktisk findes løsninger på de trafikale problemer. I modsat fald mener jeg ikke, at I er jeres hverv som folkevalgte værdigt.

Med venlig hilsen
Martin Kamp Dalgaard
Vesterbro, Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:27
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi mod forbindelsen

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Julie Jørgensen (juliehelene2006@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:20

Hey... Jeg hedder Julie og kommer fra Nørresundby. Min mening som borger i Nørresundby er, at vi ikke skal have denne motorvej. Vi har ikke brug for det, den kommer til skade os mere end det kommer til give os gavn. Naturen på begge sider bliver ødelagt. Liv for både dyr og mennesker bliver ødelagt. Mennesker bliver revet væk fra deres hjem, hvis de ikke bliver revet, er de nødt til at flygte fra deres hjem. Det synes jeg ikke er fair. Endnu en grund til at jeg er i mod motorvejen er alt det materielle spild. Alt grus der bliver brugt. Vi har ikke materiale til foreviget her på denne her jord. Så hvorfor spilde det vi har. De personer hvor gruset kommer fra bliver folk også mere bekymret for, for snart er deres by midt grusgrav.
Og værst er, at det hele bliver naturen og dyrelivet ødelagt på begge sider. Ingen hyggelig gå turer til verdens ende, for den oplevelse og ro bliver forstyrret af motorvejsstøj. Mange søger tilflugt fra storbyen hen til egholm, for at komme væk fra byen. Her hvor du kan mærke vinden og regne i dit hår. Et sted hvor storbyens støj forsvinder væk fra stun Hvor du bare kan være menneske. Hvis Motorvejen bliver lavet, bliver det til et minde. Et sted vi hader hver gang vi kigger derover. Som menneske har vi brug for naturen, det samme som dyrene.

KH Julie

Virusfri.www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anders Hippe Larsen (andso33@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:19

Angående forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse mener jeg, at jeg har noget at skulle have sagt. Jeg er en 20-årig mand fra København, som hele sin barndom har hørt på voksne fortælle, hvordan tidligere generationer har sat klimaforandringer i gang, som nærmest virker ustoppelige. Undskyld, men dem, som kommer til at mærke følgerne af disse, er jer: Danmarks fremtid, siger de. Det er jer, som skal lære at tænke anderledes, for det er for sent for os.
Jeg er blevet opdraget til i alle indkøbssituationer, beslutninger og ikke mindst valg af transport at tænke over hvad der er bedst for miljøet, og at jeg skal tænke bæredygtigt og anderledes, end mine forældre og bedsteforældre gør og har gjort. Selvfølgelig bidrager min generation til problemerne, og der skal ikke pudses glorier eller glorificeres, men jeg mener, at vi som Danmarks fremtid også har noget at skulle have sagt, når det kommer til beslutninger, der, om ikke andet potentielt, har noget med miljøet og dets fremtid at gøre.

Det kan ikke nytte noget, at man opfordrer til at benytte offentlig transport af bæredygtige grunde, og bruger tonsvis af ressourcer på, at reklamere for samme, men alligevel i ny og næ vælger at anlægge dyre og naturødelæggender bilmotorveje, som skal spare en lille del af danskere få minutter hver dag i ugen.

Som en del af Danmarks fremtid vil jeg gerne have lov til at fortælle lidt om, hvilke prioriteringer nogle af os har. Hele verden (og Danmark med) går mod en mere afslappet tilgang til hverdagen. Det nytter ikke noget, at vi går ned til en arbejdsuge på 4 dage (hvilket med sikkerhed skaber mere produktivitet for mange), men alligevel går op i at spare 5 minutter i myldretid på en motorvej. Minutter, som alligevel i den bæredygtige fremtid skal erstattes af en hyggelig samtale i et tog, som forhåbentligt ikke er mere end 2 minutter forsinket. Det er intet mindre en kontraintuitivt og uden argumenter dumt.

Selvom jeg er født, opvokset og bor i København, vil jeg gerne have lov til at bevare muligheden for (som jeg har gjort det så mange gange før) at besøge den flotte natur omkring Limfjorden. Skulle jeg ende med at arbejde der i fremtiden, vil jeg gerne køre på arbejde i et lækkert tog igennem landskabet med søde mennesker, som ikke dytter af mig, eller i hvert fald have mulighed for at køre ad de motorveje, som allerede ligger i området, og slippe for myldretid, pga. en opprioritering af togforbindelser, der vil tiltrække fremtidens arbejdstagere.

Mvh. Anders Hippe Larsen
Ellebakken 21, 2900 Hellerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Henrik Simonsen (henrikmsimonsen@gmail.com)
Fra: Henrik Simonsen (henrikmsimonsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:17

Hermed fremsendes høringssvar mod forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse umiddelbart vest for Aalborg bymidte.

Vi er beboere og daglige brugere af Aalborgs Vestby.
Vores valg af bolig havde i sin tid tæt sammenhæng med bydelens beliggenhed i tilknytning til fjorden og dens store rekreative værdi - et stort aktiv for alle Aalborgs borgere med lystbådehavne, kajakklubber, friluftsbad etc. rekreative tilbud.
Denne ganske unikke herlighedsværdi for Aalborg vil ødelægges via anlægsprojektet - grundet såvel de funktionelle og barriereskabende, som de visuelle og støjmæssige konsekvenser.

Derfor vil vi endnu en gang udtrykke vores store modstand ift. forslaget om en så bynær indpasning af et så stort infrastruktur-projekt.

Helt grundlæggende vil anlægsprojektet medføre uoprettelig skade på et ganske unikt og enestående fjordlandskab med store natur- og landskabsværdier, som giver attraktions- og rekreationsværdi for hele Aalborg.

De negative indvirkninger på det samlede bymiljø vil skade byens position som en attraktiv bosætningsby i tæt tilknytning til et herligt fjordlandskab - i stedet vil byen blive klemt inde mellem 2 støjende og stor-skalige motorvejsstrukturer incl. arvæv som følge den nødvendige tilkørselslogistik.

Så store ødelæggelser af så unikke landskabelige herlighedsværdier kan i vores øjne på ingen måde berettiges af en så relativ lille opnået trafik-aflastning, oven i købet med en så relativ lav økonomisk samfundsgevinst - der er i vore øjne ingen som helst raison d'etre anno 2024 for dette anlægsprojekt i den vestlige del af Aalborg.
I forlængelse heraf, er det i vores øjne helt fatalt, at man i det meget langstrakte forarbejde til anlægsloven tilsyneladende ikke har haft de politiske ambitioner om at ville undersøge langt mere klimavenlige, samfundsøkonomisk billigere samt langt mere skånsomme løsninger i forhold til såvel bykvalitet som et unikt fjordlandskab – der har tilsyneladende alene været et mål om at tilgodese fremkommeligheden for biltransport, 'koste hvad det vil'.

Så énøjet mener vi ikke, at vi længere har råd til at planlægge for fremtidens bæredygtige byer med tilhørende infrastruktur. Vi er midt i en nødvendig grøn omstilling, med eksempelvis fokus på indsatser for ændrede mobilitetsvaner for at mindske CO2-udslip - vi har helt enkelt svært ved at gennemskue den dybere mening med dette samfunds- og miljømæssige alt for dyre forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen

Henrik Simonsen & Bodil Henningsen
Annebergvej 32, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:17

Trafik-Støj

Min indsigelse tager sigte på paradokset at by, havn og industri udvider sig mod øst, hvor også et nyt supersygehus er under etablering. I min optik bør vejsystemet udvides, hvor behovet reelt set findes, og ikke i diametral retning, hvor Egholm forbindelse tænkes placeret. Den tunge trafik bør ledes kortest muligt af større veje til og fra industri og hospital, som befinder sig i øst. Implicit vil en øst-forbindelse bidrage til mindre miljøbelastning, støj, luftforurening, kortere opholdstid af køretøjer på vejen, deraf mindre trafiktæthed.

Eksisterende tunnel skal i fremtiden gennemgå en større renovering, hvor en redundans tunnel ville bidrage til en fornuftig trafikafvikling magen til forholdene i dag, da der der ellers vil reduceres fra 6 vejbaner til blot 2 under denne langvarige renoveringsperiode. Fastholdes Egholm forbindelsen, tvinges mange køretøjer til en større unødig omvej. Kødannelse er i dag koncentreret omkring selve tunnelpassagen, da der er reduceret hastighed igennem tunnelen ud fra dens dårlige tilstand, samt mange tilkørselsveje på begge sider af fjorden. Der er god plads, når først den er passeret, en ret klassisk ”flaskehals” problematik.

Endnu en fordel ved en Øst-forbindelse, vil være muligheden for ændring af trafikretning i myldretiden.

Erfarer mulige Øst-forbindelser i seneste vurderinger ikke indgår, hvilket der findes krav om, alternativer skal undersøges, også ifm. på påviste dyre og naturforhold, som findes på Egholm.

Etablering af fjordkrydsning mod vest vil medføre hele byen ”omringes” af motorveje og støj derfra uanset vindretning. Langt den størst del af tiden forekommer vindretningen i området fra den vestlige kvadrant, som vil bære motorvejsstøj ind over byen i overvejende del af tiden.

Henstiller til lov og regler efterleves, for beslutninger kan tages på oplyst grundlag

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:12
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Grænsevej 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:07
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nils Thidemann (n.thidemann@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"
Sendt: 11-01-2024 22:06

Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Jeg gør indsigelse mod projektet som helhed – af mange grunde:

- Egholmforbindelsen er en omkostningstung, forældet løsning, som på ingen måde tilgodeser klima- og miljøhensyn.
- Egholmforbindelsen repræsenterer en tilgang til infrastrukturbeslutninger, som repræsenterer en forældet tænkning og en manglende hensyn til klimakrisen.
- Det er problematisk, når løsrevne infrastrukturplaner besluttes baseret på politiske forlig (ud fra devisen "alle skal havenoget"). Det er på tide, at vi i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner ogstrategier.
- Egholmforbindelsen er voldsomt problematisk for det dyreliv, der er på Egholm.
- Egholm udgør et unikt rekreativt område tæt på Aalborg centrum, med mange besøgende hvert år. I en tid der kalder på grøn omstilling og ændring i mobilitets- og levevaner burde vi klart satse på at værne om Egholm, fremfor at afvikle øen.
- Egholmforbindelsen vil ødelægge et af de vigtigste rekreative områder i Aalborg og Nørresundby; herunder friluftsbadet på Aalborgsiden, og den fine, og meget velbesøgte, cykel- og gårute over kulturbroen og ud til Verdens Ende på Nørresundbysiden. Dette vil være til store gene, ikke kun for borgere de vestlige bydele men for alle de mange andre borgere, som nyder godt af disse områder.
- Egholmforbindelsen vil ikke bare øge støjbelastningen for byens borgere betragteligt; det vil også vil være til stor gene for de mange foreninger i området (vinterbaderklub, kajakklub, roklubberne, sup-klubben, sejlere generelt osv.).
- Egholmforbindelsen vil bidrage massivt til øget støjforurening af Aalborg; særligt i de vestlige bydele. Som en professor fra DTU, Otto Anker Nielsen, udtalte i en debat omkringEgholmforbindelsen, så rejser lyd/støj over vand, og særligt den vestlige del af Aalborg vil blive negativt påvirket; herunder friluftsbadet, skudehavnen, lystbådehavnen og den øvrige havnefront.

Jeg vil med min indsigelse gerne fremhæve følgende:

- Alternative løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse (som ikke går over Egholm) er IKKE blevet tilstrækkeligt undersøgt. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer:
  - Ikke-infrastruktur baserede alternativer (fx. roadpricing) som har vist sig at give positive resultater i andre lande.
  - Udbygning af den kollektive transport. Dette kan være effektive mobilitetsløsninger i lyset af at den største del af trafikken over fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser.
  - Et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel kan afhjælpe trængsel på E45 tilstrækkeligt. Disse er langt mere skånsomme for klima og miljø, og en bedre investering rentsamfundsøkonomisk
- Ovennævnte alternative løsninger er IKKE undersøgttilstrækkeligt, selvom de potentielt

rummer mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, og dertil har et markant lavere klimaaftryk.

Der er ingen tvivl om, at de trafikale problemer omkringlimfjordstunellen bør løses, men at lade motorvejen gå over Egholm er IKKE svaret. Hvis motorvejen anlægges over Egholm, vil Aalborg som by blive indkapslet af motorveje på begge sider. Det vil på alle måder være ødelæggende for byen. Anlægningen af en motorvej er irreversibel. Er motorvejen først etableret er der ingen vej tilbage.

Jeg appellerer til at beslutningen om at placere den nye motorvej over Egholm revideres.

Udover ovenstående vil jeg gerne benytte lejligheden til at tilslutte mig de mange grundige argumenter og indsigelser som bl.a. Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen samt Klimabevægelsen har fremført.

Mvh.

Nils Thidemann
Benediktevej 11
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:05

Trafik-StøjAalborg

Min indsigelse tager sigte på paradokset at by, havn og industri udvider sig mod øst, hvor også et nyt supersygehus er under etablering. I min optik bør vejsystemet udvides, hvor behovet reelt set findes, og ikke i diametral retning, hvor Egholm forbindelse tænkes placeret. Den tunge trafik bør ledes kortest muligt af større veje til og fra industri og hospital, som befinder sig i øst. Implicit vil en øst-forbindelse bidrage til mindre miljøbelastning, støj, luftforurening, kortere opholdstid af køretøjer på vejen, deraf mindre trafiktæthed.

Eksisterende tunnel skal i fremtiden gennemgå en større renovering, hvor en redundans tunnel ville bidrage til en fornuftig trafikafvikling magen til forholdene i dag, da der der ellers vil reduceres fra 6 vejbaner til blot 2 under denne langvarige renoveringsperiode. Fastholdes Egholm forbindelsen, tvinges mange køretøjer til en større unødig omvej. Kødannelse er i dag koncentreret omkring selve tunnelpassagen, da der er reduceret hastighed igennem tunnelen ud fra dens dårlige tilstand, samt mange tilkørselsveje på begge sider af fjorden. Der er god plads, når først den er passeret, en ret klassisk ”flaskehals” problematik.

Endnu en fordel ved en Øst-forbindelse, vil være muligheden for ændring af trafikretning i myldretiden.

Erfarer mulige Øst-forbindelser i seneste vurderinger ikke indgår, hvilket der findes krav om, alternativer skal undersøges, også ifm. på påviste dyre og naturforhold, som findes på Egholm.

Etablering af fjordkrydsning mod vest vil medføre hele byen ”omringes” af motorveje og støj derfra uanset vindretning. Langt den størst del af tiden forekommer vindretningen i området fra den vestlige kvadrant, som vil bære motorvejsstøj ind over byen i overvejende del af tiden.

Henstiller til lov og regler efterleves, for beslutninger kan tages på oplyst grundlag

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kasper Kofod (kasper.kofod@live.dk)
Titel: Drop Egholm-motorvejen - brug for bedre løsninger
Sendt: 11-01-2024 21:58

Kære Transportministeriet,

Egholm-motorvejen er en virkelig dårlig idé.
Vi har brug for mere vild og uberørt natur i DK, og Egholm rummer meget natur, som virkelig burde bevares, særligt i en tid med en accelererende biodiversitets-krise og selvfølgelig også klimakrisen, som øget trafik virkelig vil forværre, dertil også vores klimamål, herunder 2025-klimamålet.

Hvis vi bliver ved med at ekspandere med flere motorveje etc, så får vi formentlig også mere trafik, bl.a. fordi økonomien nok også vokser med disse udvidelser.
Der vil så blive bygget flere vejnet etc, **men hvor skal vi finde plads og ro til den uberørte natur, som både verdensledere, NGO og borgere efterlyser?**

Egholm-motorvejs-etableringen bør standses, og vi skal tænke os bedre om med, hvordan vi tager bedre hånd om naturen, så der bliver plads og muligheder for både mennesker og natur.

Vh Kasper

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stine Thidemann Faber (stinefaber@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"
Sendt: 11-01-2024 21:51

11/1-2024

Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Jeg gør indsigelse mod projektet som helhed – af mange grunde:

- Egholmforbindelsen er en omkostningstung, forældet løsning, som på ingen måde tilgodeser klima- og miljøhensyn.
- Egholmforbindelsen repræsenterer en tilgang til infrastrukturbeslutninger, som repræsenterer en forældet tænkning og en manglende hensyn til klimakrisen.
- Det er problematisk, når løsrevne infrastrukturplaner besluttes baseret på politiske forlig (ud fra devisen "alle skal have noget"). Det er på tide, at vi i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier.
- Egholmforbindelsen er voldsomt problematisk for det dyreliv, der er på Egholm.
- Egholm udgør et unikt rekreativt område tæt på Aalborg centrum, med mange besøgende hvert år. I en tid der kalder på grøn omstilling og ændring i mobilitets- og levevaner burde vi klart satse på at værne om Egholm, fremfor at afvikle øen.
- Egholmforbindelsen vil ødelægge et af de vigtigste rekreative områder i Aalborg og Nørresundby; herunder friluftsbadet på Aalborgsiden, og den fine, og meget velbesøgte, cykel- og gårute over kulturbroen og ud til Verdens Ende på Nørresundbysiden. Dette vil være til store gene, ikke kun for borgere de vestlige bydele men for alle de mange andre borgere, som nyder godt af disse områder.
- Egholmforbindelsen vil ikke bare øge støjbelastningen for byens borgere betragteligt; det vil også vil være til stor gene for de mange foreninger i området (vinterbaderklub, kajakklub, roklubberne, sup-klubben, osv.).
- Egholmforbindelsen vil bidrage massivt til øget støjforurening af Aalborg; særligt i de vestlige bydele. Som en professor fra DTU, Otto Anker Nielsen, udtalte i en debat omkring Egholmforbindelsen, så rejser lyd/støj over vand, og særligt den vestlige del af Aalborg vil blive negativt påvirket; herunder friluftsbadet, skudehavnen, lystbådehavnen og den øvrige havnefront.

Jeg vil med min indsigelse gerne fremhæve følgende:

- Alternative løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse (som ikke går over Egholm) er IKKE blevet tilstrækkeligt undersøgt. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer:
  - Ikke-infrastruktur baserede alternativer (fx. road pricing) som har vist sig at give positive resultater i andre lande.
  - Udbygning af den kollektive transport. Dette kan være effektive mobilitetsløsninger i lyset af at den største del af trafikken over fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser.
  - Et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel kan afhjælpe trængsel på E45 tilstrækkeligt. Disse er langt mere skånsomme for klima og miljø, og en bedre investering rent samfundsøkonomisk
- Ovennævnte alternative løsninger er IKKE undersøgt tilstrækkeligt, selvom de potentielt rummer mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, og dertil har et markant lavere klimaaftryk.

Der er ingen tvivl om, at de trafikale problemer omkring limfjordstunellen bør løses, men at lade motorvejen gå over Egholm er IKKE svaret. Hvis motorvejen anlægges over Egholm, vil Aalborg som by blive indkapslet af motorveje på begge sider. Det vil på alle måder være ødelæggende for byen. Anlægningen af en motorvej er irreversibel. Er motorvejen først etableret er der ingen vej tilbage.

Jeg appellerer indtrængende til at beslutningen om at placere den nye motorvej over Egholm revideres.

Udover ovenstående vil jeg gerne benytte lejligheden til at tilslutte mig de mange grundige argumenter og indsigelser som bl.a. Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen samt Klimabevægelsen har fremført.

Mvh.
Stine Thidemann Faber
Benediktevej 11
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: dbj@danielb.dk (dbj@danielb.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:50

Tag den Rigtige beslutning
Tag den rigtige beslutning og lad være med at ødelæg vores dejlige byer og natur i Aalborg, Nørresundby og på Egholm.

Vi vil have mere natur og grønne områder, ikke en ubrugelig motorvej.

Der er brug for en 3. Limfjordsforbindelse, det er jeg ikke modstander af, men det skal være den forbindelse med de fleste fordele og mindst mulig gene for befolkning, natur og nærmiljø - ingen af disse punkter opnås med en Egholmsforbindelse.

En østlig forbindelse er billigere, den kan hurtigere laves klar til at aflaste trafikken, den udnytter i forvejen eksisterende infrastruktur, skaber ikke yderlige støjgener da det allerede er på et alt for højt niveau og vigtigst af alt den totalt ødelægger ikke den lille ugenerede perle Egholm midt i storbyens hjerte samt de bynære grønne områder vest for Nørresundby og Aalborg.

I spiller hassard med de reneste og sikre vandboring til Aalborgs fremtidige vandforsyning som man har værnet om gennem de sidste 30 år - det smides bare væk for endnu mere unødvendig motorvej.

Vi i Nørresundby/Aalborg har aldrig været i tvivl om at der ligger rigtigt meget asbest gemt under vores fredelige og rolige natur, det kræver ikke meget mere end en kort gåtur i vandkanten for at finde beviserne for det. Jeg bliver først rigtig urolig når myndighederne ikke tager det alvorligt og bare siger det tager vi når vi kommer til det - det er i den grad useriøst og respektløst.
Kig nu bare på de beviser der er indsamlet fra de Egholm kritiske parter og så modbevis dem i stedet for at tage en helt tredje teori og præsentere den som "sandhed" - hvis I har ret så er der vel ikke noget at frygte.

At lave en så uhørt kort høringsfrist, for så stort et projekt, samtidigt med at man placere det henover jul og nytår er tæt på at være en skandale - det er respektløs over for borgerne og overfor vores demokrati.
Der placeres endda to høringer i denne periode, det giver ingen mening, andet end for at besværliggøre en ordentlig og demokratisk proces hvor man sammen får afdækket problemerne og sammen finder den rigtige løsning.

Alt dette skaber i den grad en afsky for myndighederne og de politikere som burde arbejde for at gøre det bedste for borgerne som de repræsenterer - jeg væmmes i den grad over alle indblandede myndigheder og politikere som har talt for denne Egholm Forbindelse - jeg håber at de få, modige partier der har sagt imod høster en masse goodwill ved fremtidige valg når folk efterhånden får øjnene op for hvilke folk det er som de har valgt til at varetage vores Danmark, de kan trods alt have

æren i behold.

Når man står nede i supermarkedet og får taget en dårlig impulsbeslutning så er det ærgerligt, men når man har at gøre med et gigantprojekt som tredje limfjordsforbindelse der har været undervejs i årtier, så SKAL beslutningen tages på et ordentligt oplyst grundlag og der hvor VORES skattekroner arbejder bedst for borgerne - det gør de ikke med en Egholmsforbindelse.

Venlig hilsen
Daniel Bjerregaard, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Astrid Boelskifte-jensen (astrid.boelskifte.jensen2005@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:33

Mit navn er Astrid Boelskifte-Jensen. Jeg er 18 år gammel og flyttede til Nørresundby oktober 2021. Lige henne for enden af min vej ligger en lille sti ned til fjorden, som jeg mange gange har fulgt til det uden tvivl bedste sted i hele Aalborg og omegn: Verdenens ende.

Ude ved verdenens ende er der strand og dyreliv, får og køer. Jeg samler skaller, observere sæler og synker ned i en pause fra trafik og travlhed. Det er det eneste sted i Nørresundby og Omegn jeg kan finde de her værdier. Der går flere hundrede mennesker derude hver eneste dag, endnu flere når der er så koldt som de -10 i de her dage.

Ude ved verdenens ende ser man direkte over på Egholm og ud over fjorden. Utallige ture for utallige mennesker vil være ødelagt hvis det ligger en stor, grim og larmende motorvej. Der vil IKKE være ro at finde når vinden ikke blæser lugten af salt og lyden af bølger ind, men bilos og brændt gummi. Det er rent simpelt ikke i orden at tage det fra alle os i Nørresundby, Aalborg, Egholm og omegn. Jeg har endnu ikke mødt et menneske der syntes Egholmforbindelsen er en god ide. Så, jeg håber at jeg måske kan være en stemme blandt mange, det vil forsage en tanke bag planen og et stop i den sande skændsel der er planlagt.

Ingen Egholmforbindelse!

Tak.
Astrid Boelskifte-Jensen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gert Bols Østergaard (gertbols@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:28

Att.: Transportministeren

Høringssvar vedrørende anlægslov til en 3. Limfjordsforbindelse

Kære politikere – med et nyt år følger drømme, ønsker og håb for det nye år! Og dette brev rummer både et at vores største ønsker og håb for 2024: At I politikere med stor omhyggelighed og åbenhed vil læse de mange høringssvar, der udtrykker stor bekymring for en 3. Limfjordsforbindelse med linjeføring over Egholm.

Håbet er dernæst, at I vil mane til eftertanke og sætte projektet i bero, så den bedst mulige løsning af en 3. Limfjordsforbindelse kan findes. Efter at have fulgt processen tæt i nogle år, står det klart for os, at vi IKKE er modstandere af en ny 3. Limfjordsforbindelse, men vi er DYBT BEKYMREDE for en række forhold, når det gælder en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen – og den er vi derfor imod. Det vil vi i det følgende redegøre for.

Økonomi: For det første er denne linjeføring den dyreste af dem, der har været på tegnebrættet og med en ringe samfundsøkonomisk forrentning. Der foreligger viden om flere konkrete alternativer, der kan løse de samme trafikale problemer (muligvis bedre), hurtigere og billigere. Dertil kommer, at vi som skatteydere i Aalborg skal betale en stor del af forbindelsen. Når vi som forældre til små børn, der vokser op i Aalborg, ser at der mangler voksne i nogle institutioner, ser at vores lokale folkeskole er voldsom nedslidt og forsømt i forhold til vedligehold, så er det svært at forstå denne prioritering af kommunens økonomi. Dertil kommer problemer med fastholdelse af personale i ældreplejen og sundhedssektoren, hvor vi begge arbejder - og meget andet kunne nævnes! Er denne linjeføring virkelig en rigtig prioritering af de penge, som både staten og Aalborg kommune skal bruge på en 3. Limfjordsforbindelse? Det synes vi bestemt ikke.

Asbestfund i linjeføringen: Vi ser med meget stor bekymring på de asbestdeponier, som ligger i linjeføringen, og desuden den manglende inddæmning af et asbestdepot fra 1977-1988 med den konsekvens, at eternitplader nu skyller op langs Limfjorden. Dertil kommer, at undersøgelse mm af disse forhold er udeladt af både den nuværende og tidligere VVM- undersøgelse. Som borgere bliver vi derfor dybt bekymrede for, om der, hvis denne linjeføring påbegyndes, vil blive taget forsvarligt hånd om asbest til land og i vand? Dertil kommer, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger en anerkendt metode til at oprense asbest fra vand. Så hvilken potentiel sundhedsrisiko gambler denne linjeføring med i forhold til os, som lever i disse områder? I forvejen har Aalborg den højeste forekomst af asbestrelaterede sygdomme i Danmark – skal vi ikke skrive en ny historie? Vi kan ikke ændre på fortiden, Dansk Eternit Fabrik har haft sin tid her i Aalborg - men vi kan ændre på fremtiden! Når det så yderligere fremlægges i lovforslaget, at anlægsmyndighed og anlægsprojekt fritages fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet, så bliver vi som borger ikke bare voldsomt bekymrede for de sundhedsmæssige konsekvenser det kan få for mennesker og dyr, men også dybt frustrerede over, at det skaber mistillid til vores folkevalgte politikere – for er det her overhovedet en problematik, som man har tænkt sig at tage seriøst og tage ansvar for? Eller skal vi i fremdriftens navn acceptere, at fremtiden i Aalborg fortsat vil rumme flere tilfælde af asbestrelateret sygdom på trods af, at vores viden om asbest og håndtering af den, i dag er større end nogensinde?

Støjgener: Vi ved efterhånden på baggrund af flere undersøgelser, at det er sundhedsskadeligt for mennesker at bo i støj. Aalborg er i forvejen den mest støjplagede by i Danmark. Igen – skal vi ikke skrive ny historie? Optimalt set tænkes der sammen med en 3. Limfjordsforbindelse i bedre støjsikring af de allerede støjbelastede områder i den østlige del af byen. Og der tænkes derfor i stedet i løsninger, som koncentrerer støjen, hvor den allerede er og samtidig i langt bedre støjværn, end det er tilfældet nu.

Bynære rekreative områder: Derudover kan nævnes bynære rekreative områder. Dem har vi brug for som mennesker! Og en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil i høj grad mindske den uforstyrrede natur, som ligger langs Limfjorden på både Aalborg- og Nørresundbysiden samt Egholm. Her vil støjgenerne også gøre, at borgere i Aalborg skal søge udenfor byen for at finde rolige naturområder – for inde centralt i Aalborg, vil de desværre ikke findes mere.

Vi håber som tidligere nævnt, at I politikere vil stoppe op – lytte – undersøge og turde henstille til, at det nuværende grundlag for at træffe beslutning om en 3. Limfjordsforbindelse langt fra er tilstrækkeligt og godt nok på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen Gert og Anette Værge Østergaard

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anette Værge Østergaard (anettevaerge@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov til en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:23

Att.: Transportministeren

Høringssvar vedrørende anlægslov til en 3. Limfjordsforbindelse

Kære politikere – med et nyt år følger drømme, ønsker og håb for det nye år! Og dette brev rummer både et at vores største ønsker og håb for 2024: At I politikere med stor omhyggelighed og åbenhed vil læse de mange høringssvar, der udtrykker stor bekymring for en 3. Limfjordsforbindelse med linjeføring over Egholm.

Håbet er dernæst, at I vil mane til eftertanke og sætte projektet i bero, så den bedst mulige løsning af en 3. Limfjordsforbindelse kan findes. Efter at have fulgt processen tæt i nogle år, står det klart for os, at vi IKKE er modstandere af en ny 3. Limfjordsforbindelse, men vi er DYBT BEKYMREDE for en række forhold, når det gælder en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen – og den er vi derfor imod. Det vil vi i det følgende redegøre for.

Økonomi: For det første er denne linjeføring den dyreste af dem, der har været på tegnebrættet og med en ringe samfundsøkonomisk forrentning. Der foreligger viden om flere konkrete alternativer, der kan løse de samme trafikale problemer (muligvis bedre), hurtigere og billigere. Dertil kommer, at vi som skatteydere i Aalborg skal betale en stor del af forbindelsen. Når vi som forældre til små børn, der vokser op i Aalborg, ser at der mangler voksne i nogle institutioner, ser at vores lokale folkeskole er voldsom nedslidt og forsømt i forhold til vedligehold, så er det svært at forstå denne prioritering af kommunens økonomi. Dertil kommer problemer med fastholdelse af personale i ældreplejen og sundhedssektoren, hvor vi begge arbejder - og meget andet kunne nævnes! Er denne linjeføring virkelig en rigtig prioritering af de penge, som både staten og Aalborg kommune skal bruge på en 3. Limfjordsforbindelse? Det synes vi bestemt ikke.

Asbestfund i linjeføringen: Vi ser med meget stor bekymring på de asbestdeponier, som ligger i linjeføringen, og desuden den manglende inddæmning af et asbestdepot fra 1977-1988 med den konsekvens, at eternitplader nu skyller op langs Limfjorden. Dertil kommer, at undersøgelse mm af disse forhold er udeladt af både den nuværende og tidligere VVM- undersøgelse. Som borgere bliver vi derfor dybt bekymrede for, om der, hvis denne linjeføring påbegyndes, vil blive taget forsvarligt hånd om asbest til land og i vand? Dertil kommer, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger en anerkendt metode til at oprense asbest fra vand. Så hvilken potentiel sundhedsrisiko gambler denne linjeføring med i forhold til os, som lever i disse områder? I forvejen har Aalborg den højeste forekomst af asbestrelaterede sygdomme i Danmark – skal vi ikke skrive en ny historie? Vi kan ikke ændre på fortiden, Dansk Eternit Fabrik har haft sin tid her i Aalborg - men vi kan ændre på fremtiden! Når det så yderligere fremlægges i lovforslaget, at anlægsmyndighed og anlægsprojekt fritages fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet, så bliver vi som borger ikke bare voldsomt bekymrede for de sundhedsmæssige konsekvenser det kan få for mennesker og dyr, men også dybt frustrerede over, at det skaber mistillid til vores folkevalgte politikere – for er det her overhovedet en problematik, som man har tænkt sig at tage seriøst og tage ansvar for? Eller skal vi i fremdriftens navn acceptere, at fremtiden i Aalborg fortsat vil rumme flere tilfælde af asbestrelateret sygdom på trods af, at vores viden om asbest og håndtering af den, i dag er større end nogensinde?

Støjgener: Vi ved efterhånden på baggrund af flere undersøgelser, at det er sundhedsskadeligt for mennesker at bo i støj. Aalborg er i forvejen den mest støjplagede by i Danmark. Igen – skal vi ikke skrive ny historie? Optimalt set tænkes der sammen med en 3. Limfjordsforbindelse i bedre støjsikring af de allerede støjbelastede områder i den østlige del af byen. Og der tænkes derfor i stedet i løsninger, som koncentrerer støjen, hvor den allerede er og samtidig i langt bedre støjværn, end det er tilfældet nu.

Bynære rekreative områder: Derudover kan nævnes bynære rekreative områder. Dem har vi brug for som

mennesker! Og en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil i høj grad mindske den uforstyrrede natur, som ligger langs Limfjorden på både Aalborg- og Nørresundbysiden samt Egholm. Her vil støjgenerne også gøre, at borgere i Aalborg skal søge udenfor byen for at finde rolige naturområder – for inde centralt i Aalborg, vil de desværre ikke findes mere.

Vi håber som tidligere nævnt, at I politikere vil stoppe op – lytte – undersøge og turde henstille til, at det nuværende grundlag for at træffe beslutning om en 3. Limfjordsforbindelse langt fra er tilstrækkeligt og godt nok på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen Gert og Anette Værge Østergaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: "Hans J. Høyer" (hjhoyer@icloud.com)
Titel: Høringssvar til MKR og forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:17
Bilag: Socioøkonomiske effekter.pdf;

Hermed mit høringssvar til ovenstående

Jeg skal bede om at få en bekræftigelse på modtagelsen.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

9000 Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Mobil 51 4646 22
hjhoyer@me.com

Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og Vejdirektoratet

Høringssvar

Socioøkonomiske effekter

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Fraværende analyser og konklusioner om de socioøkonomiske effekter i Miljøkonsekvensvurderingen

I VVM-bekendtgørelsen kræves en vurdering af de miljømæssigt afledte socioøkonomiske effekter som følge af et givet projekt. I dette tilfælde en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm.

Der vil være afledte socioøkonomiske effekter i både anlægsfasen samt i driftsfasen. Jeg ser ingen beskrivelser heraf i Miljøkonsekvensvurderingen.

Uden at det er udtømmende kan jeg pege på følgende områder, hvor der vil være en socioøkonomisk påvirkning fra anlægs- h.h.v. driftsfasen

a) Landbrug
b) Turisme og rekreative interesser
c) Handel, transport og service
d) Hotel- og restaurationsbranchen
e) Kongresbranchen (AKKC)
f) Fiskeri
g) Ejendomspriser

Uden at have nogen idé om omfanget og konklusionerne i socioøkonomiske analyser, er det min opfattelse, at AKKC, hoteller og restaurationer vil mærke effekten af en tredje Limfjordsforbindelse eftersom fremtidens kongresarrangører med blot den mindste grønne politik ikke må forventes at placere deres arrangementer i en by, der målrettet har ødelagt rekreativ bynær natur, grundvandsområder, levesteder for beskyttede arter samt øget det sundhedsskadelige støjtryk over grænseværdierne i Danmarks i forvejen mest støjbelastede by. Hertil kommer at Aalborg Kommune ser stort på den øgede CO2 belastning for en ekstra Limfjordsforbindelse.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

Nordtoft 36

9000 Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@skylinemail.dk)
Titel: Re: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:16

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Trine Axelsen

Kongensgade 9 ,2

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@image.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:15

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Dan Axelsen

Kongensgade 9 ,2

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Gunnarsen (livinken@gmail.com)
Titel: Relevante alternativer mangler - Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:15

Miljøkonsekvensvurderingen for en motorvej i Egholm-linjeføringen lever ikke op til kravet om at inkludere relevante alternativer. Det overdimensionerede 4-spors-projekt ved Limfjordstunnelen, der er løseligt analyseret som alternativ, er åbenlyst designet med henblik på at skabe en urentabel løsning. Der er fra borgeres side præsenteret både modeller med ét vendbart rør, samt en city-tunnel til afvikling af lokaltrafikken og dermed aflastning af E45, som er langt mindre indgribende og skadelige for byen, samtidig med at de vil afvikle trafikken langt mere effektivt. Jeg henstiller således til at miljøkonsekvensvurderingen går om med henblik på at inkludere relevante alternativer, herunder en 0-løsning hvor de kendte problemer med E45 omkring tunnelen løses før beslutning om et evt kapacitetsproblem tages.

Jeg er ikke trafikforsker eller ingeniør. Men trafikforskere (bl.a. Kaj Jørgensen, lektor emiritus fra AAU og Anker Lohmann) peger på, at Vestforbindelsen over Egholm også trafikalt er en dårlig løsning. Det vil kun aflaste Limfjordstunnelen lidt og kun i en årrække. Det er en meget dyrere løsning end f.eks. Forslaget om en Citytunnel, eller et ekstra vendbart tunnelrør ved den nuværende tunnel (som kunne vendes i myldretiden - som jo reelt er det eneste tidspunkt, hvor der er problemer med trængsel i tunnelen). Det fremgår jo også af Miljøkonsekvensvurderingen, at den samfundsmæssige forrentning er meget lav. Som pendler vil du komme til at spare få minutter i et par år (indtil trafikken stiger på E45 til niveau med nu) og for det skal vores bolig- og rekreative områder ødelægges, samt vores kommunale økonomi lægges i ruiner, når problemerne med asbest hober sig op og vejnettet i Aalborg Vestby ikke kan bære den øgede trafik og skal tilpasses.

Som borger i Aalborg er det en fuldstændig uforståelig prioritering for mig og det er mine skattepenge både i kommunen og staten, som skal finansiere den absolut dyreste løsning, med den laveste samfundsmæssig forrentning. Og samtidig ved alle os Aalborgensere jo godt, at der ikke går mange år, før Limfjordstunnelen også skal renoveres, som vil kræve endnu flere milliarder fra den fælles kasse.
På det lokale plan er det en næsten årlig kamp at holde vores lokale folkeskole kørende, fordi riget fattes penge - men når det handler om motorvej kan vi sagtens hælde milliard efter milliard ud i fjorden uden at overveje rimelige og reelle alternativer.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Liv Gunnarsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Gunnarsen (livinken@gmail.com)
Titel: Asbest - Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:12

Vejanlægget til motorvejen kommer til at gå direkte igennem et gammelt asbest deponi. At miljø og sundhedskonsekvenserne af dette overhovedet ikke indgår i miljøkonsekvensvurderingen gør den i mine øjne helt ubrugelig. Miljøkonsekvensvurderingen SKAL indeholde en konkret vurdering af miljø- og sundhedskonsekvenserne af at grave gammel asbest op af både jord og havsediment, før man går videre med motorvejsplanerne, men dette er ikke tilfældet.

Der er i de seneste år fremkommet betydelig dokumentation i både nyt materiale og 'glemte' optegnelser fra statens arkiver. At anlægge et motorvejsprojekt tværs gennem asbestdeponierne er en enorm trussel mod både borgernes sundhedstilstand, men også kommunens økonomi.

Processen må gå om: Jeg mener ikke at miljøkonsekvensvurderingen lever op til lovens krav (miljøvurderingsloven $20), da kendte oplysninger om væsentlig forekomst af asbest er udeladt. Astbest kan udgøre en væsentlig sundhedsfare og i Aalborg har vi en aldeles mørk historik omkring asbest. Med de enorme mængder dokumentation Tænketanken Geohav dels har produceret, dels identificeret i statens egne arkiver er det tydeligt, at væsentlige oplysninger er udeladt fra det materiale som høringen bygger på. Dette har været fremsendt og frembragt bl.a. under samråd med Susanne Zimmer (Å), men fremstår stadig uberørt.
Aalborg Byråd vælger i deres høringssvar også at undlade at forholde sig til den potentielt enorme miljøkatastrofe, der ligger i at påbegynde et stort gravearbejde i de uinddæmmede deponier. Dette gør de mod bedre vidende, for de har ligeledes fået materialet fremsendt og det har herudover været et væsentligt tema i lokale medier, hvorfor jeg ikke mener at høringssvaret lever op til lovens oplysningskrav.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Liv Gunnarsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas Jeppesen (thomas.jeppesen.dk@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:12

Egholmmotorvej - NEJ TAK

En plan, der er mere end 50 år gammel, er ikke fulgt med tiden.

Aalborg Kommune havde i 1970 i alt 177.135 indbyggere. I 2029 forventes indbyggertallet at ligge på 232.500 jf. kommunens egen fremskrivning. En befolkningsvækst på hele 31,3% siden planen om en Egholmforbindelse blev udtænkt.

Den byudvikling, der har været i Aalborg taler 100% imod, at man bygger en motorvej over Egholm.

Placeringen, der påtænkes ligger klods op ad den største befolkningstæthed i Aalborg Kommune, som det tydeligt fremgår af aktuelle luftfotos (se billeder nederst i mailen).

Aalborg, der i forvejen er meget støjplaget, bliver ved forslaget pakket ind i en **trafikal spændetrøje med MASSER AF STØJ, FORURENING OG GENER FOR ALT LEVENDE.** (Se illustration fra Miljøstyrelsen nederst i mailen).

Der er så uoverskuelige konsekvenser forbundet med den foreslåede linjeføring, at den bør skrinlægges straks.

Støj
Halvdelen af Aalborgs opland og midtby vil blive ekstremt støjplaget med den foreslåede forbindelse. Der er ingen logik heri.

Det er desuden helt grotesk, at man, ved nye vejprojekter, ikke følger WHO´s anbefalede støjgrænser på 53 dB, men stadig arbejder med 58 dB. Især når man påtænker at placere en motorvej klods op ad en storby - og de mest tætbebyggede områder.

Sundhedsskadelig støj forekommer allerede ved 52 dB.

Dertil burde man, som ansvarlig myndighed, kigge på støj- og forureningsspredningen. Med den topologi, der er i Aalborg, hvor fjorden ligger nederst og omgivelserne går opad samtidig med, at vindretningen kommer fra vest 2/3-del af året, så er der ingen tvivl om, at de målinger, der er beregnet slet, slet ikke kommer til at svare til virkeligheden.

Desuden er det helt generelt mangelfuldt, at støjbelastningen:

1. udregnes som et gennemsnit over et døgn. Der bør være tydelig illustration af støjniveauet i 1 eller 2 timers intervaller, både på hverdage og i weekends, for at give de reelle belastninger
2. Ikke præsenterer tal for såvel vindstille dage som på de 2/3 af årets dage, hvor der er vestenvind
3. Ikke beregnet længere ud end de lovgivningsmæssige krav på trods af topologi, vind og tæt bebyggelse.
4. Ikke beregnes på grundlag af vejens maksimal kapacitet, som vil give et billede over de maksimale støjkonsekvenser. Disse tal bør selvfølgelig beregnes og formidles

For det første 'bæres' både støj og forurening over meget længere strækninger end de, der er illustreret. Støj stopper ikke efter ét af myndighedernes fastsat antal meter.

Motorvejsstøj opfattes værre for alle levende væsener.

Effektiv støjdæmpning er ikke praktisk mulig i f.t. det terræn (topologi), der ligger øst for strækningen.

Dygtige forskere fra såvel DTU og AAU m.fl. har beregnet på støjgenerne, og deres beregninger peger på, at store dele af Sofiendal, Hasseris Enge, Hasseris, Vestbyen, Lystbådehavnen, Nørresundby samt oplandsområderne vil blive så hårdt ramt af støj, at man ikke kan føre en samtale omkring et bord udenfor.

Natur
Påvirkning af fauna og dyreliv vil blive stor. Forureningen langs hele strækningen øges også betragteligt.

Nuværende forurening
Der ligger masser af forurenet byggemateriel gravet ned i området, bl.a. asbest. Har vi ikke i Aalborg været tilstrækkelig påvirket af asbestforureningen?. Vi har alle familiemedlemmer eller bekendte, der er døde af den specifikke lungekræft, der ikke kan helbredes. Skal vi virkelig fortsætte ad den vej?

Drikkevand
Den største af Aalborgs centrale drikkevandsreserver, der pt. Indeholder helt rent kildevand, som Aalborg Kommune har værnet om i mindst 30 år bliver påvirket. Med en motorvej forventes det, at dette drikkevand i fremtiden skal renses.

Sygdomme
Der er talrige sygdomsrisici forbundet med nærliggende motorvejsstrækninger, som alle er faktuelt beviste. Der er bl.a. tale om:

- Hjerte-kar sygdomme
- Demens (+ mindst 16 %)
- Tinitus
- Stress
- Diabetes
- Forureningsbaserede sygdomme (fx. luftvejssygsomme m.m.)

Og i et tætbebyggede områder som Aalborg og Nørresundby, bliver der tale om mange sygdomstilfælde, sygemeldinger og nedsat livskvalitet.

Samfundsøkonomi
At projektet heller ikke samfundsøkonomisk kan vise nogen form for positiv 'business case', hvis man sørger for at indregne samtlige elementer, gør da bare tingene endnu værre.
Hvorfor tror man, at en motorvej vil udbygge væksten i den nordlige del af regionen/landsdelen, når fx. Hirtshalsmotorvejen netop ingen effekt har haft, tværtimod faktisk den modsatte effekt. Alt peger mod en urbanisering, og går fuldstændigt imod etableringen af en Egholmmotorvej, så tæt på en storby, der forventes at fortsætte med at vokse.

Desuden er alle de afledte forhold som bl.a. øgede sygdomstilfælde, behov for rensning af drikkevand, forureningsrisici ifm. affaldsdeponier i området, tab af natur, tab af dyrearter m.m. ikke medtaget i regnestykkerne.

Ønsker I virkelig gå over i historien, som den myndighed, de embedsmænd og de politikkere, der ikke åbnede ørerne for saglige og forskningsbaserede argumenter?

Lad ikke forældede 'håndslag' og aftaler stå i vejen for sund fornuft og reelle bedre alternativer.

Jeg håber af hjertet - og krydser fingre for - at fornuften kommer til at sejre!

En plan, der er mere end 50 år gammel, da Aalborg så sådan her ud (gamle luftfotos sammensat til billede):



Har man tænkt sig at føre ud i livet i et tætbebygget Aalborg med ca. 30 % flere indbyggere, der så således ud for 1 1/2 år siden (2022-06):

Beklager, de håndtegnede linjer, men jeg kunne ikke finde relevante billeder til ovenstående sammenligning. Dog er der ingen tvivl om, at motorvejsstrækningen i fald den gennemføres, kommer til at ligge klods op ad en masse boliger både i oplandet, i Aalborg og i Nørresundby - og endda lige op ad en helt nyopført børnehave i Sofiendal Enge i Aalborg Syd.

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by af Danmarks fire største byer, jf. tal fra Miljøministeriet. Ved at indkapsle de nære byområder i støj fra både øst og vest fordobles støjkilderne og effekten af støjgenerne. Klods op ad byen.
Nedenfor det nuværende støjbillede fra Miljøministeriet, som allerede ser helt vanvittigt ud:



Vil du/I stå inde for at etablere en ny streg? Det håber jeg virkelig ikke.

Intet af ovenstående kan vi byde de kommende generationer!

Planerne må og skal ikke føres ud i livet.

Med venlig hilsen

Thomas Jeppesen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Astrid Rosa Bæk Klitgaard (aklitg18@student.aau.dk)
Titel: Høringssvar ang. 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 21:11

Jeg bor i Aalborg sammen med min mand og vores to små børn. Som et afbræk til den travle hverdag cykler vi ofte ned til det lille færgeleje, køber færgebilletter og trasker ombord på den lille færge. Børnene er spændte og kender turen og de ved at det der venter på den anden side, er værd at glæde sig til. Vi har madpakker med og sætter os i græsset i kanten af skoven, hvor vi før har slået vores telt op og nydt en rolig stund når børnene er puttet. Der hvor Egholms mørke mærkes som en kontrast til Aalborgs lys som er vores udsigt. Børnene elsker at lege på stranden og finde sten på de samme steder som vi før har trukket vores kajakker på land for at holde frokostpause på vores mange kajakturer på fjorden omkring Egholm. På disse kajakturer opleves et vildt dyreliv som er helt unikt hvor vi bl.a. har set oddere, store flokke gæs og ikke mindst fanget mange ørreder. Egholm er vores pusterum. Det sted vi trækker vejret helt ned i maven og nyder at færgen først går om en time, så vi har ikke travlt med noget som helst, når vi om morgenen vågner i teltet til udsigten af Aalborg indhyllet i morgendis. Vi har faktisk mulighed for at finde ro her.
På den anden side af fjorden ligger vores sejlbåd i Aalborg sejlklub. Det er faktisk ikke kun vores sejlbåd, det er også vores hjem, en såkaldt husbåd. Herfra udspringer vores hverdag og vi bruger mange timer på havnens områder, om det er på legepladsen, gåture ud mod vest langs fjorden eller at sidde med en kop kaffe og følge med i jollesejladsen der foregår ud for molen. De små børn sejler i optimistjoller og børnegrin- og snak kan høres over hele havnen. Og sådan forbliver det forhåbentligt.
I dag bliver værdi målt i kroner og øre, men for vores familie er værdi tid sammen. Tid sammen i omgivelser med ro og hvor den hurtigste bevægelse i horisonten er Egholm færgens rutesejlads. Denne værdi er vanskelig at prissætte og lige præcis derfor skal den 3. limfjordsforbindelse ikke placeres over Egholm, for det kan ikke beregnes hvor store tab det vil medføre. For mennesker, for dyr, for hele naturen omkring Egholm og ikke mindst i sidste ende for klimaet.
Vores samfund er bestemt til at skulle tilpasses en stigende økonomisk vækst i samfundet som ikke er ønskelig for alle borgere i dette land. Flere veje avler mere trafik. Det er et faktum. Miljøet er overbelastet. Det er et faktum. Når miljøet er overbelastet, medfører det konsekvenser for os mennesker, kaldet klimaforandringer. Vi spænder ben for os selv og det skal vi ændre på. Nu. For vi skal undgå at vores fremtidige voksne børn kigger os i øjnene og spørger hvorfor vi ikke gjorde noget, når vi vidste hvor galt det stod til. Vi skal undgå at forklare hvorfor det blev besluttet at Egholm og området omkring skulle omlægges fra natur og rekreation til støjende og iøjnefaldende trafik, hvilket medførte at vi måtte flytte væk fra Aalborg, fordi naturen ikke længere kunne findes i vores nærområde som vi satte så stor pris på. Det er det der kommer til at ske, hvis dette ikke stoppes.
Hæv ambitionerne og lav en 3. limfjordsforbindelse Aalborgenserne og Nordjyderne bliver stolte af og vil sætte pris på, i stedet for at binde en knude i maven på os som vi vil mærke hver gang vi vil benytte Egholmmotorvejen og kigge ud på det store område som vi tabte til vækst og økonomisk velstand.
Lad Egholm forblive Aalborg og omegns helle for dagligdagens hamsterhjul. Det sted vi kan være uden at skulle andet, for færgen sejler ikke nu og det er grundfølelsen af ro som ikke findes andre steder i Aalborg.
Mvh. Astrid Rosa Bæk Klitgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Brix (Ane_BriX@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:11

Kære transportminister

Jeg er helt overbevist om at der findes en bedre løsning for Nordjyllands infrastruktur end at pløje en motorvej over en af de få åndehuller der er tilbage af natur.

Måske en anden løsning er dyrere, men jeg mener virkelig ikke at vi har råd til at gå på kompromis med klima og dyrearter i disse tider.

Jeg er vokset op med udflugter til Egholm og nyder fortsat at komme der som et til tider tiltrængt åndehul fra byen. Det er et magisk og helt unikt sted som jeg lige nu frygter at mine to små børn ikke kommer til at opleve. En motorvej vil ødelægge Egholm totalt.

Jeg håber så inderligt at der kan tænkes mere natur-, dyre- og klimavenligt i den næste limfjordsforbindelse.

På forhånd tak hvis du har læst med så langt.

Mvh. Ane Brix Hoffmann

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Gunnarsen (livinken@gmail.com)
Titel: Støj og klima - Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:09

For mig som borger i Aalborg kommune er det fuldstændig uforståeligt, at man planlægger en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm. Og det handler ikke om Egholm selvom jeg elsker øen og er kommet der ofte både som barn og voksen. Nej, det handler i langt højere grad om konsekvenserne for klimaet og for Aalborg herunder Vestbyen, Mølholm, Lindholm, Hasseris, Drastrup og Frejlev. Herunder vil jeg beskrive mine bekymringer.

Støj
Aalborg har som by allerede massive støjproblemer i Øst pga. E45, som går gennem byen og tæt på boligområder uden ordentlig støjdæmpning. Med en Vestforbindelse vil den del af Aalborg, som i dag ikke lider under støj lide samme skæbne som Aalborg Øst. Det seneste projekt har endda - uden megen opmærksomhed - rykket linieføringen yderligere et par hundrede meter tættere på boligerne på sydsiden af fjorden. De sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj er velbeskrevet og motorveje producerer den værste form for støj. Jeg har selv tidligere boet med vejstøj og ønsker det ikke for min værste fjende. Dengang man byggede E45 havde man ikke den samme viden om støjs sundhedsmæssige konsekvenser, som man har idag. Hvorfor lave den samme fejl nu og bygge endnu en motorvej klods op af beboelsesområder i landets 4. største by? Det er fuldstændig uforståeligt for mig, at man med den viden, man har om støjs sundhedsmæssige konsekvenser idag, kan tage sådan en beslutning.

Egholm-motorvejen er placeret i lavland (enge) lige vest for Aalborg, hvor der er nyopført tæt bebyggelse med få hundrede meter mellem vejen og de første matrikler. Dette er ikke synligt i VVM-materialet, hvor der bruges 2011-kort og det fremgår som om motorvejen befinder sig langt udenfor byen. Vestenvinden vil frit transportere støjen ind over 26.000 borgere, der kan forvente støj i sundhedsskadelige niveauer.

WHO har for nylig nedjusteret niveauet for sundhedsskadelig støj til 53dB, fordi vi er blevet klogere på, hvor skadelig støj er. Vejdirektoratet fastholder 58dB. Herudover bruges en støjmodellering, der udjævner over hele året og kun baserer sig på etableringsåret, dvs uden indregning af forventede trafikstigninger. Vind tages der heller ikke højde for på trods af at motorvejen på hele engstrækket langs Aalborg vil lægge hævet mellem 2 og 10 m over jorden og på størstedelen af strækningen helt uden støjafskærmning.

Udover boliger vil mange af vores rekreative områder i Aalborg blive ramt af støjen. Det gælder f.eks. Drastrup skov, Vestre Fjordpark, Mølholm, Verdens Ende, Vestre Bådehavn og skudehavnen og ikke mindst Egholm. Dette er alle de rekreative områder vi har i Vest, som bruges til vandsport, gå- og løbeture, krabbefiskning med ungerne, badning og alle de ting, som gør livet godt. Det er bare ikke det samme at gå en tur i skoven eller langs vandet med en motorvej på lydtapetet.
Aalborg er allerede uden Egholm-motorvejen landets mest støjplagede by. Hvorfor skal Aalborgs borgeres sundhed ødelægges for at få pendlere fra Brovst kan spare 5 minutter i morgentrafikken?

Klima:
Jeg arbejder til daglig som efterskolelærer. Idag sad jeg sammen med min 9. klasse og så David Attenboroughs dokumentar “Livet på vores planet”, som kort opridser, hvordan vi mennesker gennem ødelæggelse af den vilde natur og udledningen af CO_2 på 200 år, har ødelagt vores klima. De unge er fuldstændig klar over, hvad det er for en udfordring, de kommer til at stå overfor og de ved også, hvem der er skyld i det. Det er uforståeligt at vi gang på gang anerkender problemet og løsningerne, men aldrig har modet til at føre det ud i livet! For hver motorvej, der bliver bygget i disse år, bliver problemet større og løsningen rykker længere væk.

I politikere har lovet os borgere, at I ville tage klimakrisen seriøst. I har vedtaget at begrænse vores CO2 udledning med 70% i 2030 - samme år som den nye Egholmmotorvej skal stå færdig. Egholmmotorvejen vil være et kæmpe anlæg og alene CO2 udledningen fra etableringen vil være enorm. Læg dertil al den nye trafik, som motorvejen vil forårsage i en tid, hvor vi skal begrænse CO2 udledninger fra trafikken. Det er virkelig uforståeligt for mig, at man laver en løsning, der i den grad hører fortiden til og ikke kigger på, hvilke trafikløsninger vi har brug for i fremtiden for at løse den massive udfordring, vi står overfor i forhold til klimaet. Hvordan kan I som politikere forsvare det?

Vand
Ved Drastrup (den grønne by, som skal gennemskæres af en motorvej) ligger grundvandsressourcer og vandvindingsboringer, som udgør ca. en tredjedel af Aalborgs drikkevand. Dette drikkevand udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen. Det står også i VVM'en. At Aalborg kommune har arbejdet i årtier for at beskytte grundvandet i dette område og nu tilsyneladende er ligeglade er fuldstændig uforståeligt for mig.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen,

Liv Gunnarsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@skylinemail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:09

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Anne Kathrine Axelsen

Egholm 36

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Niels Rygaard (langersvej9@me.com)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:08

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

En østlig parallel-tunnel er både billigere og bedre ifølge eksperter inden for trafik, økonomi og natur. En vestlig rute ville forværre trafik, støj, påvirke natur og rekreation negativt og true drikkevandsinteresser i Drastrup. Jeg anbefaler en revideret vurdering af en østlig forbindelse baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller.

1. Trafikafvikling: En østlig tunnel er billigere og forbedrer kapaciteten i den østlige del af Aalborg, hvor flertallet af arbejdspladser er.

2. Støj: En vestlig rute vil udsætte vestlige dele af Aalborg for unødig støjbelastning, påvirke livskvaliteten og modvirke beboernes oprindelige valg af boligområde.

3. Natur og rekreation: En vestlig linje vil skære igennem vigtige natur- og rekreative områder som Øster Å dalen, Hasseris Enge og Egholm, ødelægge levesteder for beskyttede dyrearter og påvirke Lindholm Fjordpark.

4. Drikkevandsinteresser: Den vestlige rute gennem Drastrup truer drikkevandsmagasinet, og risikoen for uheld under anlæg og brug af motorvejen udgør en trussel mod drikkevandsbeskyttelsen i området.

Jeg er vokset op i 9210 Aalborg SØ og har siden 1966 oplevet, hvordan støjen fra motorvejen E45 konstant har forplantet sig i bydelen. Når man går en tur i Østerådalen, er det næsten umuligt at føre en samtale i normal stemmeleje. Søndag gik vi en tur langs den gamle hærvej mod Dall, og her var den konstante støj fra motorvejen igen gennemtrængende. Nu bor jeg i Aalborg Vest, og jeg elsker naturen langs fjorden og Egholm. Det er fuldstændig uforståeligt, at der skal placeres endnu en motorvej i et bynært område i Aalborg. Jeg tænker også på afviklingen af trafikken, når man skal bevæge sig fra afkørsel Vestbyen ind mod byen (øst). Kastetvej er allerede spærret pga. PlusPlus-bussen, Annebergvej/Hasserisvej har over 3500 biler i døgnet, og begge er skoleveje. Af hensyn til naturen, hele miljøet omkring Friluftsbadet, Skurbyen, Skudebådehavnen, Lindholm og fremtidens borgere i Aalborg og Nørresundby bør hele projektet gentænkes!

Venlig hilsen

Niels Rygaard
Langersvej 9
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@image.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:07

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Ove Axelsen

Egholm 36

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbet Krogh (lisbetkrogh@yahoo.dk)
Titel: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.
Sendt: 11-01-2024 21:04

Det så ikke ud til at min først fremsendte mail 05012024 er registreret, trods det at jeg har modtaget en kvittering for modtagelse.

Mvh
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4 stv
9000 Aalborg

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Bevar vores natur på Egholm - bevar Aalborgs Vestby.

Egholm er en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Naturen spiller en vigtig rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på netop Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Udover vores natur og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde.
Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og for alle der ikke kører bil en mulighed for netop naturoplevelserne. Naturoplevelser både vi, vores børn og børnebørn skal opleve og ikke kun de 10x10 meter græstotter kommunen har været så gavmilde at putte et par steder på havnefronten i Aalborg.

Egholm er Danmarks største økologiske ø.
Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, med færgen fra Aalborgs Vestby tager det kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det giver en helt speciel stemning.
Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.
Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet.

Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.

Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolden Pil Tusindtunge. Trolden er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk "Den store troldefest". Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre troldes i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.
Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør.
Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind. Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.
Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.

> Jeg fik et chok, da jeg den 18.12.23 læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Desuden ville denne metode ikke have nogle effekter udtaler biolog og ekspert i oddere Morten Elmeros fra Aarhus universitet.

Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. (Der er rettet henvendelse til Dyrenes Beskyttelse til vurdering af disse hensigter).

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm nætterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Netop det at Egholm som ø deles i to, vil splitte øen af for altid, fordi støjen motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand.
I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer).
En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer).
fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Nyeste undersøgelse fra 2023 blandt byens borgere viser en stigende modstand mod netop Egholmforbindelsen.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm.
En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag lV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.
Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.

De to alternativer er:

1. Meget billigere end Egholm motorvejen.
2. Forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).

I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21. Det er en fejl, der absolut bør rettes.
Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.
Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Vigtigt men ikke mindst.
Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.
Blot for at nogle kan komme nemmere til Aalborg Storcenter eller syd for fjorden.
Ergo er det ikke Aalborggensere der får glæde på nogen måde af forbindelsen. KUN gener - massive og voldsomt ødelæggende gener.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et

demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Når det erfares at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op.

Kort sagt, demokratiet i Danmark har spillet fallit. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er i den grad et demokratisk problem.

> "Et flertal af aalborgenserne ønsker ikke en motorvej over øen Egholm.
> I stedet bør den nuværende motorvej over Limfjorden udvides.
> Det viser en ny meningsmåling blandt 501 borgere i Aalborg Kommune,
> som Jysk Analyse A/S har foretaget på vegne af Borgerbevægelsen,
> Egholms Venner og Trafikalt Folkeparti.
> Næsten 60 procent af de adspurgte foretrækker at få udvidet den
> nuværende motorvej og tunnelforbindelse øst om Aalborg.
>
> Kun 28 procent af de adspurgte foretrækker en motorvej over Egholm,
>
> mens de resterende 13% procent ikke har taget stilling."

Kilde: https://arbejderen.dk/indland/flertal-af-borgerne-i-aalborg-er-imod-egholm-motorvej/

Med venlig hilsen
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4. stv
9000 Aalborg









Fotos: Lisbet Krogh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ronni Algaret (algaret@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:05

Jeg står fast i min modstand mod den foreslåede motorvej vest om Aalborg, primært af økonomiske og miljømæssige årsager. Med et budget på 7,9 milliarder kroner, hvoraf Aalborg Kommune bidrager med 600 millioner, er projektet ikke kun en økonomisk byrde, men også en tvivlsom investering. Over de sidste ti år er omkostningerne ved motorvejsbyggeriet steget med 50%, mens den forventede nytteværdi er halveret. Overvejelserne bag dette projekt synes at være forældede, især når man tænker på, at en udvidelse af Limfjordstunnelen på E45 kunne tilbyde en gevinst på 2 milliarder kroner i stedet.

Trafikmæssigt ser Egholmlinjen ikke ud til at være løsningen på trængselsproblemerne. Med trafikprognoser, der forudser en stigning tilbage til det nuværende niveau ved Limfjordstunnelen ved åbningen af Egholmmotorvejen, er det tydeligt, at linjeføringen ikke vil være effektiv. Derudover rejser planen alvorlige trafikale spørgsmål i Aalborgs centrum, særligt når trafik fra øst skal omdirigeres i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt mangler projektet logik. Linjeføringen er ikke i overensstemmelse med de væsentlige industriområder i øst, de store arbejdspladser eller de trafikale belastningspunkter i byen, herunder det kommende Supersygehus. Det rejser spørgsmål om, hvorvidt projektet reelt vil imødekomme byens trafikale behov.

Sundhedsmæssigt udgør projektet en væsentlig risiko for Aalborgs indbyggere. Med den estimerede tilføjelse af 26.000 borgere, der vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, forværres byens allerede alvorlige støjproblem. Dette øger risikoen for alvorlige helbredsproblemer såsom hjerte-kar-sygdomme, kræft og demens.

Miljømæssigt er der også alvorlige bekymringer. Linjeføringen skærer gennem områder med tidligere asbestdeponering, hvilket rejser frygt for ny forurening. Dertil kommer, at næsten en tredjedel af Aalborgs drikkevandsforsyning er i farezonen for forurening som følge af byggeriet. Naturen og byens grønne områder vil også lide under dette anlæg, som truer med at ødelægge habitater for beskyttede arter og bringe Natura 2000-områder i fare.

Overordnet set virker projektet ikke bare forældet, men også farligt kortsynet, uden tilstrækkelige overvejelser omkring moderne, bæredygtige transportløsninger. Etableringen af denne motorvej vil cementere en fastlagt vej fremad, der ignorerer muligheden for innovative løsninger i fremtiden. Det er afgørende, at vi genovervejer dette projekt i lyset af dets mange potentielle negative konsekvenser. At vælge en østlig forbindelse frem for en vestlig, der påvirker Egholms odderpopulation, er fornuftigt af flere årsager. For det første er odderen en fredet art og beskyttet under EU's habitatdirektiv, hvilket gør forstyrrelse og potentielt tab af habitat problematisk. Desuden har eksperter udtrykt tvivl om effektiviteten af de foreslåede metoder til at skræmme odderne væk fra Egholm, som inkluderer brug af hundelort og dyrelyde. Denne tilgang er kritiseret som ineffektiv og potentielt i strid med dyreværnsloven. At vælge en rute, der undgår disse miljømæssige og etiske problemer, er både mere bæredygtigt og i overensstemmelse med lovgivningen. En østlig forbindelse ville mindske risikoen for negativ påvirkning af oddernes habitat, hvilket gavner både biodiversiteten og det lokale økosystem.
Med håb om en mere bæredygtig fremtid,

Ronni Algaret
Egholm 17
9000
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Theis Bæk Klitgaard (theis-nielsen@live.dk)
Titel: hørringssvar Ang. Egeholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:05

Det er som udgangspunkt ufatteligt trist, at det overhovedet er nødvendigt at sende denne mail med dette høringssvar. I min optik har der igennem de sidste mange år været stor modstand imod den 3 limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg sidder med en oplevelse af ikke at blive hørt i den folkelige debat. Vores opråb og protester, bliver ikke taget alvorligt, og det er en stor fejl. Det er jo os i nærområdet og brugerne af området omkring Egholm der kommer til at tabe i stort i forhold til dette vanvittige prestigebyggeprojekt. Og dette i en tid, hvor vi skal nå klimamål og passe på vores i forvejen udpinte natur. Jeg frygter at dette motorvejesbyggerri vil få meget store negative konsekvenser for alt liv omkring den dette byggeri.

Vi er en ung familie på 4 der bor i Aalborg. Vi har et stort behov for at være ude i naturen og har selv sejlbåd i Aalborg sejlklub, vi har en jolle i fjordbyen, har adgang til jagt pramme lige nord og syd for Egholm. Hver forår, holde vi øje med vand temperaturen. For når vandet bliver 9 grader varmt, ror vi over fjorden i vores lille blå jolle, hvor vi ligger os i dybet, imellem Egholm og Nørresundby. Derude så tæt på den pulserende by, kan vi ligge for anker i forårssolen og fange havørreder. Faktisk på en af Limfjordens allerbedste steder, at fiske i de helt tidlige forårs måneder. Det er så unikt, at det lave vand i hele området omkring Egholm bliver varmet op af solen, og får havørrenderne til at jage, efter en kold vinter. Det selvsamme område hvor vi fanger havørreder og lærer vores børn om naturen, lever der mange dyr, som ofte ikke ses i stort antal andre steder i landet. Der er så mange lysbuget knortegæs, at jeg som jæger faktisk er holdt om med at gå på jagt i visse perioder af året for ikke at forstyrre dem, da de er i et så stort antal, at jeg ikke kan forsvarer at forstyrre dem. For at realisere min fritidsintreresse. De er rødlistede. det er pandaen også. og dem passer vi eller rigtig godt på.
Det er ligeledes en meget stor oplevelse at ligge for svej i sin sejlbåd og have en nysgerrig odder med med sin unge svømmende omkring båden en stille sommeraften imens ens børn ligger og sover under dæk. Der er så mange fantastiske oplevelse at hente i dette område. De vil forsvinde, hvis vi i fremtiden skal leve i skyggen af en motorvej.
Grunden til at det er vigtigt at bevarer dette område er ikke, kun fordi min familie og jeg skal ud og bruge naturen i forårssolen. Men fordi vi er mange i Aalborg der bruger denne del af Aalborg, som det mest oplagt område at finde ro i en hverdag med larm og travlhed. For eksempel har vi alle vores fritidsklubber i området, for at nævne nogen få der benytter området kan jeg nævne roklubberne, Aalborg havkajakklub, de 4 lystbådshaven og alle deres kapsejladser og overnatninger for svej hele vejen rundt om Egholm. Der er Vesterfjordpark, og vinterbaderne, og mange mange flere. området omkring Egholm er så unikt for hele aalborg. Vi er en stor by, men vi har alle mulighed for at trække stikket og tage en mental pause ved kigge ud over vores dejlige Limfjord.

Hvis det lykkedes os, at få afværget denne katastrofe i tide vil det være en kæmpe sejer, for os alle. . Vi er en storby, men vi har adgang til natuen og det skal vi kæmpe for at bevare. Den 3 limfjordsforbildelse vil været et stort tab, for alle os der bruger området. Det er meget forkert, at vurderer hvem det vil påvirke ud fra hvor mange færgebilletter der bliver solgt til Egholm. Egholm er vigtig i denne debat, men det er nærområdet også. Det har også en stor betydning for Aalborgs selvopfattelse. Vi bor i en by der ikke er omgivet af larmende infrastruktur. Alt går så stærkt, alt er så larmende, alt er så forurenet og tilsmudset i politiske ambitioner. Drop nu, tanken om at i har magten til at bygge en motorvej. Det er meget mere ambisiøst at turde at lade være. Det er ikke en skam at tage fejl. Det er kun en skam hvis man af stædighed eller herotisk stolthed ikke tør indrømme at man har taget fejl. Hvis i der er folkevalgt ikke lytter til os der har givet jer muligheden til at tage beslutninger i vores sted, ikke lytter til os. Ja. Så er der noget galt i toppen, og noget trænger til at blive skiftet ud.

Jeg tror på i tør lade være, med at starte dette projekt. Selvom i måske i en kort periode vil blive beskyldt

for ikke at holde ord. I vil i fremtiden blive husket, som de der lyttede til fornuft og det er der faktisk ikke mange der gør i denne verden.

Mvh Theis Bæk Klitgaard.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbet Krogh (lisbetkrogh@yahoo.dk)
Titel: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.
Sendt: 11-01-2024 21:01

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

Fra: Lisbet Krogh <lisbetkrogh@yahoo.dk>
Dato: 11. januar 2024 kl. 18.31.57 CET
Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk
Emne: Vs: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.

Det så ikke ud til at min først fremsendte mail 05012024 er registreret, trods det at jeg har modtaget en kvittering for modtagelse.

Mvh
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4 stv
9000 Aalborg

Start på videresendt besked:

Fra: Lisbet Krogh <lisbetkrogh@yahoo.dk>
Dato: 5. januar 2024 kl. 21.56.47 CET
Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk
Emne: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Bevar vores natur på Egholm - bevar Aalborgs Vestby.

Egholm er en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Naturen spiller en vigtig rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på netop Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Udover vores natur og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde.
Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og for alle der ikke kører bil en mulighed for netop naturoplevelserne. Naturoplevelser både vi, vores børn og børnebørn skal opleve og ikke kun de 10x10 meter græstotter kommunen har været så gavmilde at putte et par steder på havnefronten i Aalborg.

Egholm er Danmarks største økologiske ø.
Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, med færgen fra Aalborgs Vestby tager det kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det

giver en helt speciel stemning.
Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.
Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet.
Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.

Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolden Pil Tusindtunge. Trolden er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk "Den store troldefest". Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre troldes i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.
Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør.
Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind. Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.
Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.

> Jeg fik et chok, da jeg den 18.12.23 læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke

flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Desuden ville denne metode ikke have nogle effekter udtaler biolog og ekspert i oddere Morten Elmeros fra Aarhus universitet.

Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. (Der er rettet henvendelse til Dyrenes Beskyttelse til vurdering af disse hensigter).

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm nætterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Netop det at Egholm som ø deles i to, vil splitte øen af for altid, fordi støjen motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand.
I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer).
En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer).
fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Nyeste undersøgelse fra 2023 blandt byens borgere viser en stigende modstand mod netop Egholmforbindelsen.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm.
En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag lV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.
Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.

De to alternativer er:

1. Meget billigere end Egholm motorvejen.
2. Forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).

I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21.

Det er en fejl, der absolut bør rettes.
Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.
Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Vigtigt men ikke mindst.
Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.
Blot for at nogle kan komme nemmere til Aalborg Storcenter eller syd for fjorden.
Ergo er det ikke Aalborggensere der får glæde på nogen måde af forbindelsen. KUN gener - massive og voldsomt ødelæggende gener.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Når det erfares at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op.

Kort sagt, demokratiet i Danmark har spillet fallit. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er i den grad et demokratisk problem.

> "Et flertal af aalborgenserne ønsker ikke en motorvej over øen Egholm.
> I stedet bør den nuværende motorvej over Limfjorden udvides.
> Det viser en ny meningsmåling blandt 501 borgere i Aalborg Kommune, som Jysk Analyse A/S har foretaget på vegne af Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Trafikalt Folkeparti.
> Næsten 60 procent af de adspurgte foretrækker at få udvidet den nuværende motorvej og tunnelforbindelse øst om Aalborg.
>
> Kun 28 procent af de adspurgte foretrækker en motorvej over Egholm,
>
> mens de resterende 13% procent ikke har taget stilling."

Kilde: https://arbejderen.dk/indland/flertal-af-borgerne-i-aalborg-er-imod-egholm-motorvej/

Med venlig hilsen
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4. stv
9000 Aalborg





Fotos: Lisbet Krogh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tine Poulsen (poulsentine@live.dk)
Titel: VS: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:59

En motorvej over Egholm er estimeret til at koste omkring 7,9 milliarder kroner, hvoraf Aalborg Kommune bidrager med 600 millioner. Over de seneste 10 år er byggeudgifterne steget med 50%, mens den forventede nytteværdi er halveret til næsten intet. Alternativt kunne en udvidelse af Limfjordstunnelen på E45 tilbyde en gevinst på 2 milliarder kroner frem for at opføre motorvejen over Egholm.

Trafikmæssigt løser Egholmlinjen ikke trængselsproblemerne i området. Det forventes, at trafikmængden ved Limfjordstunnelen vil nå tilbage til det nuværende niveau ved åbningen af Egholmmotorvejen, da trafikken stiger i takt med vejkapaciteten. Dertil kommer, at Egholmlinjen kan skabe yderligere trafikale udfordringer i Aalborgs centrum, især ved omkørsler eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt er motorvejens linjeføring ulogisk og uholdbar. Den mangler forbindelse til de store industriområder i øst, vigtige arbejdspladser og trafikale knudepunkter, herunder det kommende Supersygehus.

Sundhedsmæssigt vil en ny bynær motorvej udgøre en enorm ekstra belastning for Aalborgs borgere. Det estimeres, at 26.000 nye borgere vil blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser, hvilket kan øge risikoen for alvorlige sygdomme. Aalborg er allerede Danmarks mest støjplagede by.

Miljø- og sundhedsmæssigt indebærer anlægsarbejdet en risiko for alvorlig asbestforurening. Linjeføringen krydser store asbestdeponier, som blev nedgravet af Aalborg Eternit i perioden 1977-1988.

Aalborg og Nørresundbys drikkevandsforsyning står også over for en alvorlig trussel, da motorvejen planlægges at krydse omkring en tredjedel af byens vandreservoirer.

Naturen og dets habitater vil blive presset af anlægget, som vil ødelægge leveområder for sjældne og truede arter, og ligge tæt på Natura 2000-områder. Yderligere vil bynære rekreative områder og landskabet lide under støj og forringelse af udsyn. Dette vil også begrænse mulighederne for byudvikling, da Aalborg effektivt vil blive indkapslet i en motorvejsring.

Samlet set fremstår projektet som visionsløst, forældet og uden tilstrækkelige undersøgelser af fremtidige eller nutidige alternative transport- og logistikløsninger. Etableringen af en motorvej over Egholm, vil fastlægge en uigenkaldelig kurs, der overser potentielle teknologiske fremskridt.

Med venlig hilsen

Tine Poulsen
Keldgårdvej 92
9600 Aars

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lenette Sørensen (lenette.soerensen@icloud.com)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 20:55

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Mit indsendte høringssvar er særligt målrettet etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, da jeg finder forbindelsen dybt problematisk af flere årsager.

Den tredje Limfjordsforbindelse har været drøftet i en årrække, faktisk så mange år, at vi i 2024 bør gå de oprindelige forudsætninger efter i sømmene. Vi står over for et supersygehus i Aalborg Øst, som kræver veludviklet infrastruktur netop der.

Den 3. forbindelse bør derfor placeres ved den nuværende tunnel. Løsningen lægger op til at trække trafik gennem Aalborg by, hvor trafikken i forvejen er tæt. Derudover ser vi nationalt stærke tendenser. Helt i tråd med tiden bør vi tænke på miljø, klima, naturgenopretning, attraktive bosætningsforhold i Aalborgområdet og meget andet.

I andre byer er der en udtalt tendens til at lede motorvejstrafik langt uden om attraktive boligområder og skøn natur. Med en tredje forbindelse over Egholm, går Aalborg industrikulturens ærinde til skade for både beboelse, miljø, byæstetik, tilgængelighed og tidens tendenser om skabe attraktive byrum med plads til natur og klimabevidsthed. Hvorfor vælger man at tapetsere Aalborg by i motorvej? Østbyen er i forvejen præget af trafik og motorvejsstøj, ingen bydele i Gug er fri for motorvejsstøj og nu skal de sidste attraktive områder klistres ind i en motorvej. Hvorfor skal Egholm, Vestbyen, Hasseris Enge, Nørholm, Dall mv. også ødelægges?

Se et luftfoto af nye forbindelse og tænk over, om det er den by og det område, vi ønsker? Aalborg priser sig af at være Nordens Paris. Positionen kan ikke holdes i et støj- og trafikhelvede med ødelagte boligområder og ødelagte rekreative steder. Fastholdelsen af beslutningen synes alene at bero på, at beslutningen er truffet for lang tid siden og dermed uden det nødvendige blik på vilkår og krav i 2024. I dag på starten af 2024 er mange forudsætninger anderledes end for år tilbage. Stop anlæggelsen af Egholmforbindelsen, der vil være et skridt nærmere en ødelagt Aalborg Vestby, Egholm, Lindholm mv.

Venlig hilsen

Lenette Sørensen
Langersvej 9
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til en Anlægslov om en 3. Limfjordsforbindelse fra Bedsteforældrenes Klimaaktion i Danmark
Sendt: 11-01-2024 20:52

AALBORG HAR IKKE BEHOV FOR ENDNU EN KEDELIG DANMARKSREKORD!!
Som medlem af Bedsteforældrenes Klimaaktion mener jeg, at staten må undlade at anlægge en Egholm Motorvej, som vil påvirke klima, miljø, biodiversitet og sundhed negativt. I forvejen har Aalborg Danmarksrekorder i:
- CO_2 udledning i kraft af Aalborg Portland,
- støjforurening,
- overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme og
- meget forhøjet indhold af kræftfremkaldende nitrat i drikkevandet.

Derfor har Aalborg ikke behov for at deltage i konkurrencen om en Danmarksrekord i infrastrukturskandaler.
SE den samlede indsigelse her:
https://docs.google.com/document/d/1LK034E0xQ5tSguKvryOX_MUd3xXDoH1v/edit?pli=1

Mvh.
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Melph (gittemelph@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:52

Egholmmotorvej - NEJ TAK

En plan, der er mere end 50 år gammel, er ikke fulgt med tiden.

Aalborg Kommune havde i 1970 i alt 177.135 indbyggere. I 2029 forventes indbyggertallet at ligge på 232.500 jf. kommunens egen fremskrivning. En befolkningsvækst på hele 31,3% siden planen om en Egholmforbindelse blev udtænkt.

Den byudvikling, der har været i Aalborg taler 100% imod, at man bygger en motorvej over Egholm.

Placeringen, der påtænkes ligger klods op ad den største befolkningstæthed i Aalborg Kommune, som det tydeligt fremgår af aktuelle luftfotos (se billeder nederst i mailen).

Aalborg, der i forvejen er meget støjplaget, bliver ved forslaget pakket ind i en **trafikal spændetrøje med MASSER AF STØJ, FORURENING OG GENER FOR ALT LEVENDE.** (Se illustration fra Miljøstyrelsen nederst i mailen).

Der er så uoverskuelige konsekvenser forbundet med den foreslåede linjeføring, at den bør skrinlægges straks.

Støj
Halvdelen af Aalborgs opland og midtby vil blive ekstremt støjplaget med den foreslåede forbindelse. Der er ingen logik heri.

Det er desuden helt grotesk, at man, ved nye vejprojekter, ikke følger WHO´s anbefalede støjgrænser på 53 dB, men stadig arbejder med 58 dB. Især når man påtænker at placere en motorvej klods op ad en storby - og de mest tætbebyggede områder.

Sundhedsskadelig støj forekommer allerede ved 52 dB.

Dertil burde man, som ansvarlig myndighed, kigge på støj- og forureningsspredningen. Med den topologi, der er i Aalborg, hvor fjorden ligger nederst og omgivelserne går opad samtidig med, at vindretningen kommer fra vest 2/3-del af året, så er der ingen tvivl om, at de målinger, der er beregnet slet, slet ikke kommer til at svare til virkeligheden.

Desuden er det helt generelt mangelfuldt, at støjbelastningen:

1. udregnes som et gennemsnit over et døgn. Der bør være tydelig illustration af støjniveauet i 1 eller 2 timers intervaller, både på hverdage og i weekends, for at give de reelle belastninger
2. Ikke præsenterer tal for såvel vindstille dage som på de 2/3 af årets dage, hvor der er vestenvind
3. Ikke beregnet længere ud end de lovgivningsmæssige krav på trods af topologi, vind og tæt bebyggelse.
4. Ikke beregnes på grundlag af vejens maksimal kapacitet, som vil give et billede over de maksimale støjkonsekvenser. Disse tal bør selvfølgelig beregnes og formidles

For det første 'bæres' både støj og forurening over meget længere strækninger end de, der er illustreret. Støj stopper ikke efter ét af myndighedernes fastsat antal meter.

Motorvejsstøj opfattes værre for alle levende væsener.

Effektiv støjdæmpning er ikke praktisk mulig i f.t. det terræn (topologi), der ligger øst for strækningen.

Dygtige forskere fra såvel DTU og AAU m.fl. har beregnet på støjgenerne, og deres beregninger peger på, at store dele af Sofiendal, Hasseris Enge, Hasseris, Vestbyen, Lystbådehavnen, Nørresundby samt oplandsområderne vil blive så hårdt ramt af støj, at man ikke kan føre en samtale omkring et bord udenfor.

Natur
Påvirkning af fauna og dyreliv vil blive stor. Forureningen langs hele strækningen øges også betragteligt.

Nuværende forurening
Der ligger masser af forurenet byggemateriel gravet ned i området, bl.a. asbest. Har vi ikke i Aalborg været tilstrækkelig påvirket af asbestforureningen?. Vi har alle familiemedlemmer eller bekendte, der er døde af den specifikke lungekræft, der ikke kan helbredes. Skal vi virkelig fortsætte ad den vej?

Drikkevand
Den største af Aalborgs centrale drikkevandsreserver, der pt. Indeholder helt rent kildevand, som Aalborg Kommune har værnet om i mindst 30 år bliver påvirket. Med en motorvej forventes det, at dette drikkevand i fremtiden skal renses.

Sygdomme
Der er talrige sygdomsrisici forbundet med nærliggende motorvejsstrækninger, som alle er faktuelt beviste. Der er bl.a. tale om:

- Hjerte-kar sygdomme
- Demens (+ mindst 16 %)
- Tinitus
- Stress
- Diabetes
- Forureningsbaserede sygdomme (fx. luftvejssygsomme m.m.)

Og i et tætbebyggede områder som Aalborg og Nørresundby, bliver der tale om mange sygdomstilfælde, sygemeldinger og nedsat livskvalitet.

Samfundsøkonomi
At projektet heller ikke samfundsøkonomisk kan vise nogen form for positiv 'business case', hvis man sørger for at indregne samtlige elementer, gør da bare tingene endnu værre.
Hvorfor tror man, at en motorvej vil udbygge væksten i den nordlige del af regionen/landsdelen, når fx. Hirtshalsmotorvejen netop ingen effekt har haft, tværtimod faktisk den modsatte effekt. Alt peger mod en urbanisering, og går fuldstændigt imod etableringen af en Egholmmotorvej, så tæt på en storby, der forventes at fortsætte med at vokse.

Desuden er alle de afledte forhold som bl.a. øgede sygdomstilfælde, behov for rensning af drikkevand, forureningsrisici ifm. affaldsdeponier i området, tab af natur, tab af dyrearter m.m. ikke medtaget i regnestykkerne.

Ønsker I virkelig gå over i historien, som den myndighed, de embedsmænd og de politikkere, der ikke åbnede ørerne for saglige og forskningsbaserede argumenter?

Lad ikke forældede 'håndslag' og aftaler stå i vejen for sund fornuft og reelle bedre alternativer.

Jeg håber af hjertet - og krydser fingre for - at fornuften kommer til at sejre!

En plan, der er mere end 50 år gammel, da Aalborg så sådan her ud (gamle luftfotos sammensat til billede):



Har man tænkt sig at føre ud i livet i et tætbebygget Aalborg med ca. 30 % flere indbyggere, der så således ud for 1 1/2 år siden (2022-06):

Beklager, de håndtegnede linjer, men jeg kunne ikke finde relevante billeder til ovenstående sammenligning. Dog er der ingen tvivl om, at motorvejsstrækningen i fald den gennemføres, kommer til at ligge klods op ad en masse boliger både i oplandet, i Aalborg og i Nørresundby - og endda lige op ad en helt nyopført børnehave i Sofiendal Enge i Aalborg Syd.

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by af Danmarks fire største byer, jf. tal fra Miljøministeriet. Ved at indkapsle de nære byområder i støj fra både øst og vest fordobles støjkilderne og effekten af støjgenerne. Klods op ad byen.
Nedenfor det nuværende støjbillede fra Miljøministeriet, som allerede ser helt vanvittigt ud:



Vil du/I stå inde for at etablere en ny streg? Det håber jeg virkelig ikke.

Intet af ovenstående kan vi byde de kommende generationer!

Planerne må og skal ikke føres ud i livet.

Med venlig hilsen

Gitte Melph

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik Møller Thomsen (henrida.kirk@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:49

Til Trafikministeriet

Jeg vil hermed gerne gøre indsigelse mod det for øjeblikket største spild af offentlige midler i landet. Det er ikke ordentligt belyst, hvad der gør det projekt bedre end en østlig løsning, tværtimod har adskillige belyst at det ikke løser trafikproblemerne i Aalborg. Til gengæld ødelægges grundvandsområder, opholdssteder for bilag 4 arter samtidig med at mange tusinde borgere udsættes for unødig trafikstøj.

Jeg vil endvidere gøre indsigelse mod, at vejdirektoratets hjemmeside i skrivende stund 4 timer før høringsfristen ikke længere fungerer. Selve høringen bør dermed forlænges.

Andre har fint belyst problemer med overholdelse af EU lovgivning og tvivlsom proces.

venlig hilsen
Henrik Møller Thomsen
Hjortevej 41
9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pernille Fjeldgaard (pernille@brevbakken.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:46
Bilag: Indsigelse-transportministeriet-fravalg.pdf;

Find her vedhæftet indsigelse ang. motorvej i Egholm linien.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11, Mou
9280 Storvorde

Mou, Storvorde 11/01-2024

Sendt til Transportministeriet på mail
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Indsigelse mod motorvej over Egholm

Via sit medlemsskab i EU er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder Flagermus, Lysbuget Knortegås, Odder og Strandtudse.
Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i særdelseshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvinterer eller vandrer.
https://mst.dk/borger/natur-og-fritid/natur-og-biodiversitet/naturplejeguiden/naturplejeguiden-platformen/bilag-iv-arter

Denne Habitatsbekendtgørelse mener Vejdirektoratet kan fraviges, da Egholmforbindelsen ses som samfundsmæssig nødvendig, og at alternativer er undersøgt. På den måde mener man, at kunne se smutte udenom sine forpligtelser i forhold til naturen og EU.

Men sandheden er en anden, for der er fejl i Miljøkonsekvensrapporten om alternativer.
Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen.
Den er beskriver en række tidligere belyste alternativer, der alle er fravalgt.
Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.
Vejdirektoratet glemmer dog at oplyse, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

EU-lovgivningen var nemlig slet ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.

I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.
EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.
De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen.
Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af, om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.
Dette udgør en væsentlig og graverende fejl.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11
9280 Storvorde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Bak Pedersen (henrik.bak.pedersen@gmail.com)
Titel: Vedr. høring af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:37
Bilag: Høringssvar til 3 limfjord.pdf;

Til Trafikministeriet

Hermed fremsendes høringssvar på 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen
Henrik Flyvholm Bak
Lindskovvej 50, 9000 Aalborg
E-mail: henrik.bak.pedersen@gmail.com

Høringssvar til 3. Limfjordsforbindelse

Alternativ til motorvej – både for klimaet og naboernes skyld

Dette høringssvar er sendt under forudsætning af, at det er for sent at bremse beslutningen om at forbindelsen placeres vest for Aalborg, og de medfølgende skadelige virkninger det vil have lokalt på bysamfund, drikkevand, natur, Limfjorden og klimaet. Høringssvaret omfatter derfor alene et alternativ til motorvej, der vil reducere de skadelige påvirkninger ved en vestlig forbindelse.

I VVM-analysen og anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse er der lagt op til, at den eneste løsning for etablering af en 3. forbindelse, er en motorvej. I den forbindelse savner jeg, at alternative løsninger til en motorvej er blevet undersøgt både for klimaets skyld ifm. anlæg og drift, men også for naboernes skyld ift. reducering af støj.

Klimaet
Et af de store spørgsmål, der gør sig gældende, er ikke kun møntet på den 3. Limfjordsforbindelse alene, men mere en helhedsvurdering af de projekter, der ligger både inden og uden for Infrastrukturplan 2035. Her tænkes der på, hvordan Paris aftalen påtænkes overholdt ifm. anlægningen af 3. Limfjordsforbindelse samtidig med alle de andre større anlægsarbejder, der er i gang eller påtænkes igangsat - bl.a. på Fehmern, M5 (metro), Kalundborgmotorvejen, udvidelse af E45 og E20, Østlig Ringvej i København, Marselisborgtunnelen, Ny jernbane over Fyn, elektrificerings- og hastighedsopgradering er jernbanenettet?

Med så mange projekter der sættes i gang mere eller mindre på én gang, synes jeg det synes svært at se, at vi fra dansk side kan overholde Paris aftalen.

Jeg ser dog en meget åbenlys måde, hvorpå klimaaftrykket kan mindskes markant under anlægsfasen. Forbindelsen kan udføres som en 4 sporet motortrafikvej, da en motortrafikvej kan anlægges med et væsentligt smallere tracé.

Ifølge Vejregelhåndbog *Tværprofiler i åbent land,* februar 2021, så kan en motortrafikvej anlægges med belagt areal på ca. 17 m og en kronebredde på ca. 20 m, hvor en motorvej skal have ca. 24 m belagt areal og en kronebredde på ca. 29 m. Bare alene dette vil kunne give en reduktion på selve strækningen på asfaltarbejder, jordforbedring, til- og frakørsel af jord mv. på 25-30 %. Derudover kan tilslutningsanlæg mv. udføres med kortere ramper og skarpere kurver, kortere spænd mv.

Denne alternative løsning kan stadig udføres med tilslutningsanlæg, således det i teoretisk forstand ikke går synderligt udover trafikkapaciteten på strækningen, således den angivne ÅDT i trafikmodellen kan afvikles, jf. Vejregelhåndbogen *Kapacitet og serviceniveau*, oktober 2019. Der vil dog være en hastighedsforringende faktor, idet hastigheden antages at gå fra 130/110 til 100/90 km/t. Det vil dog kun medføre en forlænget transporttid på ca. 1-2 min. på hele strækningen.

Støjreduktion
Hastighed er en af de faktorer, der i stor grad vil influere på støjniveauet fra den nye forbindelse. Vælges en løsning med motortrafikvej i stedet for motorvej, vil hastigheden blive reduceret fra 130/110 km/t til 100/90 km/t. Dette vil i runde tal formentlig give en støjreduktion på 2-5 dB. Dette syner ikke af meget, men en ændring på bare 3 dB er jo en halvering af lydniveauet.

En anden måde, der i praksis kan tænkes støjreduktion ind på i planlægningsfasen af projektet, er ved at der allerede i anlægsloven stilles krav til, at projektet etableres med hastighedsnedsænkning i nattetimerne og gerne i weekenderne også. Hastigheden i de bynære områder vil sagtens kunne nedsættes til 70 km/t,

uden det medfører væsentlige trafikgener for trafikanterne. For at sikre at denne form for dynamiske hastighedsgrænser bliver overholdt, bør anlægget etableres med strækningsfartmåling f.eks. mellem skilteportaler eller lignende.

Sættes hastigheden ned til 70 km/t i perioder, vil det for en motortrafikvejs løsning i runde tal betyde en reduktion på 2-4 dB, mens det på en motorvejsløsning vil betyde en reduktion på helt op mod 7 dB, hvilket er mærkbart for de bynære områder.

Opsummering
Jeg synes derfor, at det bør indføres som note til anlægsloven, at det ifm. projektopstart skal belyses, hvor stor en reduktion på klimabelastning, der vil være ved at gå fra en motorvej til en motortrafikvej – og at denne viden skal bidrage til en vurdering af, om projektet set som en del af en helhedsvurdering af dansk infrastruktur kan være med til at overholde Parisaftalen.

Herudover bør det i anlægsloven også indføres, at der skal arbejdes på løsninger for dynamiske hastighedsgrænser henover døgnet og ugen for at imødekomme støj, og at disse bør være underlagt fartkontrol.

Med venlig hilsen

Henrik Flyvholm Bak
Lindskovvej 50, 9000 Aalborg
e-mail: henrik.bak.pedersen@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: John Lambertsen (jolamnygaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 20:37

Høringssvar vedrørende Egholm Motorvejen.
Undertegnede har følgende bemærkninger til projektet.
Set i lyset af ,at Co2 udledningen skal begrænses generelt, er det forkert at gennemføre et projekt, der vil føre til mere trafik.
Råstofforbruget er meget større end ved en østløsning.. Da råstof resourserne allerede er ved at være knappe, bør det også indgå i de beslutninger der skal tages.
Det er forkert at ødelægge natur, når det kan undgås. Tiden idag er en anden end dengang projekteringen startede. Det er forkert at gennemføre et projekt, der er startet, i en tid hvor der ikke var focus på natur, Co2 udledning og støj.

John S Lambertsen
Nr. Øksevej 125
9460 Brovst

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rasmus Krogh (rasmuskrogh1428@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:32
Bilag: Høringssvar vedr. anlægsloven for Egholm motorvejen.docx;

Til hvem det måtte vedrøre.

Til hvem det måtte vedrøre

Hermed fremsendes høringssvar for anlægsloven vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst både nord og syd for fjorden i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdsplader. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set.

Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:
- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnellen på sigt, her vil stadig være kø om få år
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen
- Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning
- Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Vi vil med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnellen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Med venlig hilsen

Signe og Rasmus Krogh

Nørholm Villavej 9
9240 Nibe
50402564

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ditte Jensen (ditte-jensen@outlook.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:32

Hej
Dette er mit høringssvar i forbindelse med anlægsloven og en motorvej over Egholm i Aalborg.
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Her er blot 3:

1. **KLIMA**
   Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus.
   Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid.
   Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. **Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.**

2. **PROBLEMER MED TRAFIK BLIVER IKKE LØST MED EN MOTORVEJ OVER EGHOLM**

   En motorvej over Egholm vil ikke aflaste eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %.
   Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning.

   Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så **det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er.**

   I VVM'en burde indgå en sammenligning med det **væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør**, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen.
   Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

3. **DRIKKEVAND**
   Linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. **Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg.** Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte.
   Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område.

   Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at **"Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene."** Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Venlig hilsen Ditte Jensen, Dannebrogsgade 61, 3 th, 9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Conny Jensen (jensenconny@hotmail.com)
Titel: Fw: Re:
Sendt: 11-01-2024 20:31

Motorvej over Egholm

Sent from

Jeg vil gerne komme med mine argumenter for hvorfor denne forbindelse ikke bør laves.
Aalborg er en by, som er meget mærket af fortiden, nemlig Eternitproduktionen. Eternit er et produkt, som er en blanding af cement og asbestfibre, hvilket bevirker at såvel produktet som affaldet ved produktionen er meget skadeligt for bl.a. mennesker, idet asbestfibrene er kræftfremkaldende, når de kommer ind i dyrs organismer. Der har været utrolige mængder af affald fra produktionen af eternit tagplader, og også gamle udtjente tagplader! Man har nok ikke i samtiden hele tiden været opmærksomme på asbest og asbestaffalds farlighed og, hvilket har medvirkende til at det er blevet deponeret/ efterladt alle mulige steder, hvor der har været et hul efter råstofgravning og en naturlig havbugt, som ikke havde nogen "værdi".
Der hvor vejen over Limfjorden er foreslået, skal der graves ud til en sænketunnel. Når man skal igang med dette arbejde, vil man skulle grave igennem et gammelt deponi af asbest. Gravearbejdet skal altså foregå i havet, og man kan ikke grave i gamle depoter med vand i uden at der spildes materiale - altså en blanding af sediment og eternitaffald, som plumres op i Limfjordsvandet - hvilket vil medføre en spredning af asbestpartikler af alle mulige størrelser (jo mindre jo farligere) i vandet i Limfjorden! Vandet i det nye friluftsbad kommer fra vand fra Limfjorden og der bades i Limfjorden, bl.a. i havnebadet og ved Isbjørnen og af børn alle mulige steder langs Limfjorden.
Der er også gamle asbest depoter flere steder langs vejføringen, hvor man også skal grave i gamle asbestdepoter. Dette vil nok medføre at man bliver nødt til at fjerne noget af depotet og deponere det andetsteds - denne transport vil nok også være problematisk - hvordan fragter man sådan materiale uden at der spildes noget i form af støv (asbest).

Aalborg kommune har nogle ferskvandsdepoter, som er blevet etableret, så man fremover kan få tilstrækkeligt rent drikkevand. Vi har tradition for at vi iDanmark forsyner borgerne med rent drikkevand i et rørsystem til alle husstande. Husstandene bruger vandet både som drikkevand og til alt mulig andet i husholdningen. Aalborg har bevidst etableret områder i Drastrup og i Nørresundby hvor regnvandet synker ned i jorden og bliver pumpet op og ud i vandrørene fuldstændig ubehandlet. Dette kan lade sig gøre fordi de to områder har fået begrænset deres anvendelser, idet der i Drastrup ikke er landbrug med dyrehold for at vandet kan forblive af god drikkevandskvalitet.
Den nye Limfjordsforbindelse skal køre lige gennem disse 2 vandindvindings områder med risiko for at vandet bliver forurenet med alt hvad en vej med alskens trafik medfører.

Det der kan ødelægge disse depoter er brændstof til biler og maskiner og dækafslid både i anlægsfasen og senere i driftsfasen. Hvis der sker uheld med entreprenør maskiner i anlægsfasen, så der løber 100 liter dieselolie ud i disse områder, så vil det ødelægge vanddepotet.
Efter anlæggelsen vil der køre mange tankbiler, som kan forulykke og lække større eller mindre portioner olie/kemikalier.

I den linie, som Egholm forbindelsen krydser fjorden, lever der flere dyrearter, som kræver beskyttelse - vel at mærke, at man ikke bare kan flytte dem! Dette skulle jo i princippet forhindre forbindelsen alene! Det ser ikke ud til at myndighederne er parate til at respektere denne beskyttelse! Jeg kan ikke med min bedste vilje forstå, at en dansk myndighed kan negligere en sådan overstatslig vedtagelse! Det drejer sig om Strandtudsen og Odderen, som jo er ret så bofaste.

Når forbindelsen kommer i land nordenfjords, så har DSB lavet et jernbanespor til lufthavnen - sporvejen er forberedt til at klare belastningen, idet den har været belastet med en sandbelægning, som skulle forhindre fremtidige sætninger.
Vejforbindelsen er ført over banen på en bro, og netop på dette sted skal vejen så føres ovenover det hele i 12 meters højde. Man kunne måske have forestillet sig en lidt mindre voldsom sammenfletning, hvis tingene havde været planlagt sammen.
Biltrafikken i 12 meters højde vil have helt enestående muligheder for at få støjen spredt! Når man så samtidig ved, at toget har ca. 1,6 passagerne med pr. Gang, så tager man sig til hovedet og skriger!!! Der er masser af parkerings plads ved lufthavnen og alle busser kører ind forbi.
Hovsa det kunne se ud som om den ene ikke ved, hvad den anden har gang i!

Et tredje rør på den nuværende Limfjordsforbindelse vil være langt at foretrække, eller måske endda 2 rør med 2 kørebaner i hver, det ville give noget fleksibilitet. Den nuværende med 3 kørebaner i hvert rør er jo en hel forfejlet planlægning, idet man lukker et rør såsnart der skal laves reparationer, så er der 3 baner tilbage, i praksis vel højst 2 spor!
En forøgelse af den nuværende forbindelses kapacitet, vil også passe med at byudviklingen i Ålborgområdet bevæger sig østpå - det nye supersygehus er placeret der ude østpå, østhavnen ligger der allerede, vindmølleindustrien er også flyttet derud fra pladsen på det gamle Norden-område. Det er vel ikke hel misforstået, at det er i den retning udviklingen sker.

Hvis man koncentrerer vejkapaciteten vil man kunne ofre noget mere på støjafskærmningen, som ikke er i top på den gamle forbindelse, det vil være godt for den del af byens befolkning, som indtil nu har haft problemet med vejstøjen.

Med venlig hilsen
Conny Jensen
Ørstedsvej 33
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: christian hansen (christiankarlsenhansen@gmail.com)
Titel: Høringssvar_Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:30

Min søn siger det rent ud. Der skal ikke være en bro over øen der smadrer naturen og dyrene. Han er 6 år gammel, men har indsigt.

Der synes at være tunge beviser for, at denne forbindelse er en dårlig investering. Både for naturen, mennesker og fremtidens bylandskab.

Lav rentabilitet og et stort klimaaftryk

Støjgener på alle sider i en stor radius

Asbest i linjeføringen

Fare for at true grundvandsreservoirs i Aalborg

Lav nytteværdi, især når den står færdig. Kun ringe aflastning af den primære bytrafik, som særligt er at finde mod øst

Dette er ikke er veldokumenteret høringssvar, men det tager afsæt i alle de beviser og undersøgelser der er foretaget af saglige ildsjæle igennem flere år. Herunder Geohav, Jurister, biologer m.v.

Tænk på fremtiden, naturen og de kommende generationer.

På forhånd tak

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar lov om 3. limfjordsforbindelse - indsigelse mod trafikafvikling
Sendt: 11-01-2024 20:30

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

Etablering af en motorvej vest om Aalborg vil ikke løse de trafikmæssige trængselsproblemer

- I den opdaterede VVM redegørelse af december 2023 forudsiger vejdirektoratet at trafikfordelingen i 2035, mellem den påtænkte vestlige forbindelse over Egholm, Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen er en hverdagsdøgntrafik 36.300 biler i Vestforbindelsen, 32.600 biler over Linfjordsbroen og 80.800 biler gennem den eksisterende østlige tunnel. Samtidig regner Vejdirektoratet med en årlig øgning af trafikmængden på 2.1%.

Trafikbelastningen i Limfjordstunnelen var i 2022/23 er en hverdagsdøgntrafik på ca. 87.200 biler.

Den vestlige forbindelse vil altså kun give en aflastning på ca. 6.400 biler i døgnet, hvilket svarer til ca. 4. års trafikudvikling

- Når det nye sygehus NAU bliver færdigt, vil de ske en stigning af trafikken øst/vest i Aalborg, og da kapaciteten på Egnsplanvej næsten er opbrugt, vil det kunne give gener for ambulancer med patienter fra det vestlige opland til sygehuset. Også patienter fra det nordlige opland vil opleve gener, da den østlige tunnel vil have kapacitetsproblemer jf. ovenstående.

-

- En løsning med en østlig paralleltunnel vil kunne løse disse problemer til en væsentlig lavere anlægspris, se for eksempel Anker Lohmann-Hansen ” Løsninger for tilvejebringelse af yderligere kapacitet for trafik på tværs af Limfjorden”, december 2022.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Johansson (jgj2210@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Supplerende høring fim. Miljøkonsekvensvurdering 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:28

Jeg henstiller at overstående miljøkonsekvensvurdering underkendes og planen om den 3 Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Denne motorvej vil medføre at at mange flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastsatte grænseværdi på 58db og langt flere vil opleve støjgener, der overstiger WHOs græse på 53 db.Dette vil påvirke disse borgeres sundhed negativt.

Etableringen af motorvejen vil indrage og ødelægge naturområder og forringe forudsætningerne for dyre- og fuglelivet både nord og syd for fjorden samt på Egholm. Vigtig natur vil få forringede vilkår og det gælder også for en række dyrearter- særlig fisk, fugle, flagermus og odderne.
Der vil ske store naturødelæggelser i Østerådalen, som næppe kan erstattes af en anden natur. VVm konkluderer, at der IKKE findes afværgeforanstaltninger for odderne, som er betegnet som sjælden dyreart ift EUhabitatdirektiv.
Og der er jo en alternativ løstlig løsning, så der er IKKE grundlag til at fravige EU habitatdirektivet.

Grundvandsressoursen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen. Vi har måske Danmarks reneste vandindvinding ved Drastrup , og så vil man pludselig ødelægge dette med en motorvej. Vejdirektoratet har ikke forholdt sig til , at motorvejen også vil forurene oplaget, som på grund af de mangeårige restriktioner er rent og derfor har højere miljømål. Der må slet ikke laves terrænændring jvf. de restriktioner der er der nu.

Hvis man ser på alle tiltag og krumspring, nogle direkte pinlige, så giver det et billede af, at alle midler tages i brug for at tvinge upopulært, klimaskadeligt og økonomisk meget uforsvarligt projekt igennem.

I burde skamme jer.

MVH
Jens Johansson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Else Marie Tolbøll (elsemarietolboell@gmail.com)
Titel: Høringssvar ang 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 11-01-2024 20:24

Høringssvar ang anlægsloven til 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg har læst (noget) af den nye miljøkonsekvens-rapport og sender hermed min kritik af, at hørings perioden er så kort, at almindelige mennesker med et almindeligt arbejde ikke har chance for at komme igennem alle siderne. Det hører ingen steder hjemme.
Det er et projekt med så mange kritisable problemstillinger, at der nødvendigvis må være en længere høringsperiode.
Miljøstyrelsen har også bedt om en længere høringsfrist, hvilket ifølge aktindsigt er blevet afvist. Dette er STÆRKT kritisabelt og jeg forstår ikke at de politiske ansvarlige vil være det bekendt.

Jeg vil opfordre til, at hele projektet trækkes tilbage og at der gennemføres en ny VVM-redegørelse for de alternativer, der er til Egholmforbindelsen.
Det er et østligt tunnelrør parallelt med den eksisterende tunnel på E45. Det vil være en mere fleksible, billigere og bedre løsning i forhold til trængselsafvikling. Og det vil ikke have en ødelæggende påvirkning på natur og rekreative områder.
Der har også været omtale af en city-tunnel, som jeg mener fortjener en opmærksom undersøgelse.

Af andre kritik-punkter vil jeg nævne:

STØJ: At vedtage at anlægge en motorvej vest for en storby i 2024 er virkelig en fejltagelse. Det blæser fra vest 63 % af tiden og vinden vil transportere støjen fra motorvejen ind over storbyen.
Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by, hvor 67 % af i indbyggerne er plagede af støj.
Støj er sundhedsfarligt og kan medføre hjerte-kar-sygdomme, stress og for højt blodtryk.
Hvad er den samfundsmæssige udgift til disse lidelser?
De figurerer ikke på nogle udregninger.
Er det i orden?

Ifølge rapporten er underlaget for støjudbredelsen beregnet som "en blød akustisk overflade".
Vand er en hård akustisk overflade og jeg synes det er stærkt kritisabelt at det ikke fremgår af støjkortene at støj bevæger sig meget lettere over vand. Vindens indflydelse er heller ikke medregnet.
Desuden synes jeg, det er ærgerligt og kritisabel, at Danmark ikke anerkender WHO's grænse for sundhedsskadelig støj på 53 dB, men fortsætter med at bruge sin egen grænse på 58 dB.

Jeg synes det er fint, at der etableres støjskærme langs E45, så denne motorvej kan blive støjdæmpet, - dette projekt kan sagtens gennemføres til stor gavn for beboerne langs E45 uden at anlægge en Egholmmotorvej.
Men at man så i rapporten trækker den mindre støjbelastning af beboerne langs E45 fra i den samlede støjberegning for Egholmmotorvejen, mener jeg er stærkt kritisabelt. Ca 26000 nye borgere i det vestlige Aalborg vil blive generet af støjgener fra Egholmmotorvejen.

NATURA 2000:
I rapporten er der fejl i begyndelsen, hvor det anføres at: det nærmeste Natura 2000 område ligger 900 meter ØST for undersøgelseskorridoren.
Det er ikke korrekt. Natura-2000 området ligger VEST for undersøgelseskorridoren.
At anlægge en motorvej gennem rekreative områder - hvor der lever bestyrtede dyr - herunder bl.a. Odder, flagermus, knortegæs. - er heldigvis forbudt i følge EU's habitatsdirektiv. Dette forbud SKAL respekteres, da der findes alternativer, der oven i købet løser trængselsproblemerne bedre, end den undersøgte linieføring over Egholm.
Verden befinder sig i en biodiversitetskrise og en klima-krise, og det er uacceptabelt at fortsætte projekter, der

har en så skadelig indvirkning, som Egholmforbindelsen har, på begge disse store udfordringer.

Egholmforbindelsen vil også medføre stærkt forringet adgang til rekreative områder både nord for fjorden, på Egholm og syd for fjorden. Jeg savner at man kan beregne den samfundsmæssige udgift hertil. Det kan næppe gøres op i penge, men mange mennesker i Aalborg mister adgangen til deres bynære rekreative natur.

DRIKKEVAND:
1/3 af Aalborgs drikkevand udsættes allerede i anlægsfasen af risiko for forurening. Jeg mener ikke, det er prisen værd at ødelægge storbyens drikkevands-reserver for at få en vestforbindelse, der ikke løser de trafikale udfordringer optimalt.

KLIMA:
480.000 tons CO2 udledes til atmosfæren for at anlægge Egholmforbindelsen. Det er et voldsomt stort tal.
Vi er nødt til at se klimakrisen i øjnene og stoppe med at bygge ny sort infrastruktur.
Der er bedre og mere klimavenlige alternativer.

Med venlig hilsen Else Marie Tolbøll

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Herold (jherold@stofanet.dk)
Titel: Fwd: Egholm motorvejen
Sendt: 11-01-2024 20:20

Egholms forbindelsen lever ikke helt op til de 17 verdensmål.

At nogle ansvarlige politikere i Danmark ikke tager disse verdensmål alvorligt er ikke ukendt, heller ikke når det gælder Egholms motorvejen.

De konsekvenser Danmark skal leve op til i forbindelse med Egholms forbindelsen må EU-lovgivningen derfor tage sig af.

Det er naivt hvis nogle politikere tror at "greenwashing" kan tilsløre deres forståelse af verdensmålene.

------:-------

> Anlægsloven for Egholm motorvejen er besluttet på grundlag der bygger stort set på de forhold der var dengang vedrørende passage af limfjorden ved Aalborg i 2011
>
> At der siden er kommet et supersygehus, en udbygning af Aalborg Havn, nye universitetsbygninger og en ny bydel i Nr. Sundby øst var ukendte dengang.
>
> En evt. kommende Egholms forbindelse forventes at løse nogle af trængselsproblemerne omkring Aalborg Centrum og øst, men de er slet ikke tilskrækkelig, viser prognoserne.
>
> Summasummarum, hvis en. evt. kommende Egholms forbindelse står klar i begyndelsen af 30erne forventes problemerne med passage af fjorden omkring Aalborg centrum og øst stadigvæk at være uløste.
>
> Har staten en plan B klar for at løse de problemer, når en evt. vestforbindelse står klar?
>
> En Investering på 8-9 mia. som ikke løser de reelle problemer bør skatteyderne ikke acceptere.
>
> Ulla Herold
>
> Skolemestervej 18

9000 Aalborg


Virusfri.www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Caroline Jeppesen (ccmelph@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:10

Nej tak til en bro, der indkapsler os i støj.

Som en 18-årig Aalborgenser er det vores fremtid det går ud over. Aalborg har altid virket som en dejlig by, man kunne blive boende i, men med en bro, der ikke bare ødelægger et af de hyggeligste grønne områder, men også forurener og støjer, og med politikere, der ikke lytter til flertallet, bliver Aalborg meget mindre attraktivt. Det er ærgerligt.

Vi ønsker ikke en ny dyr bro, der totalt indkapsler Aalborg i støj. Forskere fra bl.a. DTU har undersøgt, at støjen betyder, at man ikke engang kan føre en samtale ved bordene udenfor Streetfood. Det påvirker den sociale kultur i byen og vil skræmme folk væk.

Støj betyder også sygdomme.

Der er stor risiko for at påvirke en meget central drikkevandsressource, der indeholder helt rent kildevand, som Aalborg Kommune har værnet om i 30 år. Med en motorvej skal dette drikkevand i fremtiden renses.

Vi mister naturarealer, skader miljøet og masser af dyrearter. Konsekvenserne er alt for store ift. fordelene.

En mere end 50 år gammel plan har ikke fulgt med tiden. Aalborg er vokset siden da. Utroligt mange bliver voldsomt påvirket af en 3. Limfjordsforbindelse.

Det er tydeligt, hvordan der ikke bliver tænkt på det, som er bedst for byens fremtid og vores alles fremtid.

Men jeg håber, at jeg tager fejl. Jeg håber, at I vil lytte på befolkningen, på ungdommen, der gerne fortsat vil nyde at bo i smukke Aalborg.

Stop den 3. Limfjordsforbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Christian Hjorth (jens_c_hjorth@hotmail.com)
Titel: Vigtig Indsigelse Mod Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm - Bevar Vores Naturarv
Sendt: 11-01-2024 20:09

Hej,

Jeg skriver dette høringssvar for at udtrykke min dybtfølte bekymring og modstand mod planerne om at etablere den 3. Limfjordsforbindelse over øen Egholm. Jeg vil gerne præsentere mine argumenter for, hvorfor dette projekt bør revurderes, både af hensyn til miljøet og den lokale kulturarv.

For det første er Egholm et værdifuldt naturområde, rigt på dyre- og fugleliv. Dette område er hjemsted for en mangfoldighed af arter, hvoraf mange er af stor økologisk betydning. Implementeringen af en stor infrastruktur som en vejforbindelse vil utvivlsomt forstyrre disse følsomme habitater og true den biologiske mangfoldighed, der findes her.

For det andet er Egholm et sted, hvor den lokale befolkning og besøgende har fornøjelsen af at observere oddere og sæler, der svømmer frit i deres naturlige miljø. At ro i disse vande giver en unik mulighed for at forbinde sig med naturen, en oplevelse som vil blive betydeligt forringet af den forøgede trafik og forurening, der følger med en vejforbindelse.

For det tredje bør det anerkendes, at Egholm er et enestående jagtområde, der har dannet rammen om uvurderlige minder for mig og mine kammerater under vores pramjagter. Disse traditioner og oplevelser er uvurderlige og afspejler en kulturel arv, som bør beskyttes.

Endelig vil opførelsen af en vejforbindelse over Egholm resultere i ødelæggelsen af en naturperle tæt på Aalborg. Det vil ikke blot berøre den umiddelbare natur og dyreliv, men også forringe områdets skønhed og tilgængelighed for fremtidige generationer.

I lyset af disse betragtninger anmoder jeg indtrængende om, at Transportministeriet revurderer planerne om at etablere den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Det er vigtigt, at vi både beskytter vores naturlige miljø og værner om de kulturelle og rekreative værdier, som Egholm repræsenterer.

Med venlig hilsen,

Jens Christian Hjorth
40 52 08 10

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: henrik (arentoft_flyonly@yahoo.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. INDSIGELSE
Sendt: 11-01-2024 20:05

Indsigelse mod motorvej over Egholm, d. 3. limfjordsforbindelse

Jeg tillader mig som borger i et berørt område, Holbergkvarteret i Hasseris, at komme med følgende indsigelse.
1: Det er let at se hvad fremsynede byplanlæggere gør:
En hurtig søgning på nettet kan vise eksempler på motorveje i byområder, hvor hele motorveje nedlægges og gøres til grønne områder, til gavn for byudvikling, og almen tilfredshed hos borgere. Et godt eksempel på fortidens trafikale synder er den centrale hovedvej ind til Odense centrum, hvor man i sin tid, efter inspiration fra amerikansk byplanlægning, lagde en 4 sporet vej direkte ind gennem centrum af byen. Problemet blev, at den gamle bydel var helt skilt fra gågaden og resten af byen. Det er nu heldigvis ændret, vejen blev fra den ene dag til den anden lukket!
2: Støj:
Den planlagte motorvej vil for skønnet 26.000 borgere betyde sundhedsskadelig støj fra vejen, og dette vil give øgede afledte udgifter til medicinsk behandling af støjplagede borgere. Ifølge WHO er helbredseffekterne: Forhøjet blodtryk og øget risiko for hjertesygdomme, hovedpine, søvnbesvær, hormonelle forstyrrelser og stres. Dette betyder sygemeldinger, der vil betyde tab for arbejdsgivere. De samme arbejdsgivere, som kommunen gerne vil sikre højt uddannet arbejdskraft, kan ikke tiltrække denne arbejdskraft, idet der ikke kan tilbydes attraktive boliger i naturskønne og fredelige omgivelser.
3: Manglende udvikling af byen:
Med en vestforbindelse bremses den byudvikling, der allerede er i gang i Hasseris Enge helt ud til City Syd og nybyggerier langs Nørholmsvej. Der bygges utroligt nok stadig ret tæt på motorvejen, aktuelt boliger ved Svenstrup. Med økonomisk risiko for køberne til følge.
4: Faldende ejendomdvurderinger:
Det er ikke svært at forestille sig den økonomiske betydning af støj fra motor vejen. I 3 gange beliggenhed , fjernsynsprogrammet , er et af de fire kardinalønsker hos boligkøbere, sikre skoleveje, igen trafikstøj. På den samme vej vil prisen variere med en million alt efter hvor tæt man er på en forbigående vej. Og indendørs attraktive boliger bliver svære at sælge, hvis de er udsat for støj.
Støj er en væsentlig parameter når man søger bolig oplysninger på boliga.
Kommunen må tage et tab når vurderingerne falder.
5: Pris på vejen:
Hvornår har man sidst set et offentligt byggeprojekt, der ikke har overskredet budgettet og iø tidsrammen for byggeriet. Vejen skal føres gennem engarealer, med højtstående grundvand, og skal derfor bygges på en slags dæmning. Det øger udgifter og de stakkels naboer skal se på mange meter høje støjværn.
6: Grøn omstilling: Det er virkeligt grotesk, at man i et år hvor KLIMAFORANDRINGER slår alle rekorder, ikke kan se hvor tåbeligt flere nye veje er. Jeg kan slet ikke se, at man for at tilgodese et erhvervsliv i Vensyssel, vil ødelægge et så stort boligområde. Aalborg vil blive kendt som stedet hvor man ødelagde en ø og en hel by i tilgift. Det har været beskæmmende i en fjernsynsudsendelse, at høre en virksomhedsejer påstå, at firmaet ikke kunne køre deres særtransporter gennem tunellen, fordi man insisterer på at køre i morgen myldretiden. Kl 10 om formiddagen kører man direkte gennem tunellen sydgående uden problemer af nogen art. Og det pågældende produkt er ikke noget der ligefrem masseproduceres .

Jeg takker for tiden og vil slutteligt sige, at jeg mener denne vej er en katastrofe for Aalborg. Tænk istedet på at udvikle Aalborg med villakvarterer ud mod vest i engene og på sigt helt ud til Nibe. Der kunne etableres stikveje ned mod fjorden, hvor man ved vandet kunne etablere strandområder, med bademuligheder og en promenade helt inde fra midtbyen. Det kunne sikkert tiltrække kloge folk og betalende turister.

Med venlig hilsen
Henrik Arentoft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jette Højstrup (jettehoejstrup@gmail.com)
Titel: Fwd:
Sendt: 11-01-2024 19:47

Jeg vil gerne komme med mine argumenter for hvorfor denne forbindelse ikke bør laves.
Aalborg er en by, som er meget mærket af fortiden, nemlig Eternitproduktionen.
Eternit er et produkt, som er en blanding af cement og asbestfibre, hvilket bevirker at såvel produktet som affaldet ved produktionen er meget skadeligt for bl.a. mennesker, idet asbestfibrene er kræftfremkaldende, når de kommer ind i dyrs organismer. Der har været utrolige mængder af affald fra produktionen af eternit tagplader, og også gamle udtjente tagplader! Man har nok ikke i samtiden hele tiden været opmærksomme på asbest og asbestaffalds farlighed og, hvilket har medvirkende til at det er blevet deponeret/ efterladt alle mulige steder, hvor der har været et hul efter råstofgravning og en naturlig havbugt, som ikke havde nogen "værdi".
Der hvor vejen over Limfjorden er foreslået, skal der graves ud til en sænketunnel. Når man skal igang med dette arbejde, vil man skulle grave igennem et gammelt deponi af asbest.
Gravearbejdet skal altså foregå i havet, og man kan ikke grave i gamle depoter med vand i uden at der spildes materiale - altså en blanding af sediment og eternitaffald, som plumres op i Limfjordsvandet - hvilket vil medføre en spredning af asbestpartikler af alle mulige størrelser (jo mindre jo farligere) i vandet i Limfjorden! Vandet i det nye friluftsbad kommer fra vand fra Limfjorden og der bades i Limfjorden, bl.a. i havnebadet og ved Isbjørnen og af børn alle mulige steder langs Limfjorden.
Der er også gamle asbest depoter flere steder langs vejføringen, hvor man også skal grave i gamle asbestdepoter. Dette vil nok medføre at man bliver nødt til at fjerne noget af depotet og deponere det andetsteds - denne transport vil nok også være problematisk - hvordan fragter man sådan materiale uden at der spildes noget i form af støv (asbest).

Aalborg kommune har nogle ferskvandsdepoter, som er blevet etableret, så man fremover kan få tilstrækkeligt rent drikkevand. Vi har tradition for at vi iDanmark forsyner borgerne med rent drikkevand i et rørsystem til alle husstande. Husstandene bruger vandet både som drikkevand og til alt mulig andet i husholdningen. Aalborg har bevidst etableret områder i Drastrup og i Nørresundby hvor regnvandet synker ned i jorden og bliver pumpet op og ud i vandrørene fuldstændig ubehandlet. Dette kan lade sig gøre fordi de to områder har fået begrænset deres anvendelser, idet der i Drastrup ikke er landbrug med dyrehold for at vandet kan forblive af god drikkevandskvalitet.
Den nye Limfjordsforbindelse skal køre lige gennem disse 2 vandindvindings områder med risiko for at vandet bliver forurenet med alt hvad en vej med alskens trafik medfører.
Det der kan ødelægge disse depoter er brændstof til biler og maskiner og dækafslid både i anlægsfasen og senere i driftsfasen. Hvis der sker uheld med entreprenør maskiner i anlægsfasen, så der løber 100 liter dieselolie ud i disse områder, så vil det ødelægge vanddepotet.
Efter anlæggelsen vil der køre mange tankbiler, som kan forulykke og lække større eller mindre portioner olie/kemikalier.

I den linie, som Egholm forbindelsen krydser fjorden, lever der flere dyrearter, som kræver beskyttelse - vel at mærke, at man ikke bare kan flytte dem! Dette skulle jo i princippet forhindre forbindelsen alene! Det ser ikke ud til at myndighederne er parate til at respektere denne beskyttelse! Jeg kan ikke med min bedste vilje forstå, at en dansk myndighed kan negligere en sådan overstatslig vedtagelse! Det drejer sig om Strandtudsen og Odderen, som jo er ret så

bofaste.

Når forbindelsen kommer i land nordenfjords, så har DSB lavet et jernbanespor til lufthavnen - sporvejen er forberedt til at klare belastningen, idet den har været belastet med en sandbelægning, som skulle forhindre fremtidige sætninger. Vejforbindelsen er ført over banen på en bro, og netop på dette sted skal vejen så føres ovenover det hele i 12 meters højde. Man kunne måske have forestillet sig en lidt mindre voldsom sammenfletning, hvis tingene havde været planlagt sammen. Biltrafikken i 12 meters højde vil have helt enestående muligheder for at få støjen spredt! Når man så samtidig ved, at toget har ca. 1,6 passagerne med pr. Gang, så tager man sig til hovedet og skriger!!! Der er masser af parkerings plads ved lufthavnen og alle busser kører ind forbi.
Hovsa det kunne se ud som om den ene ikke ved, hvad den anden har gang i!

Et tredje rør på den nuværende Limfjordsforbindelse vil være langt at foretrække, eller måske endda 2 rør med 2 kørebaner i hver, det ville give noget fleksibilitet. Den nuværende med 3 kørebaner i hvert rør er jo en hel forfejlet planlægning, idet man lukker et rør såsnart der skal laves reparationer, så er der 3 baner tilbage, i praksis vel højst 2 spor!
En forøgelse af den nuværende forbindelses kapacitet, vil også passe med at byudviklingen i Ålborgområdet bevæger sig østpå - det nye supersygehus er placeret der ude østpå, østhavnen ligger der allerede, vindmølleindustrien er også flyttet derud fra pladsen på det gamle Norden-område. Det er vel ikke hel misforstået, at det er i den retning udviklingen sker.

Hvis man koncentrerer vejkapaciteten vil man kunne ofre noget mere på støjafskærmningen, som ikke er i top på den gamle forbindelse, det vil være godt for den del af byens befolkning, som indtil nu har haft problemet med vejstøjen.

Med venlig hilsen
Jette Højstrup
Lindskovvej 45
9000. Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: José Mato Sanz (matosanzj@gmail.com)
Titel: Høringen for Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 19:37

Om Egholm Motorvej project

Den globale hastende situation, vi oplever, kræver øjeblikkelig reaktion for at undgå yderligere katastrofale konsekvenser. Internationale aftaler, såsom Paris-aftalerne og EU's naturgenopretningslov, blev ratificeret for at overvinde krisen internationalt. Disse aftaler omfatter som hovedaktioner den enkelte nations kompromis om at reducere drivhusgasemissioner og genvinding af en betydelig procentdel af vilde naturområder.

Projektet af Egholm Motorvej repræsenterer et tilbageskridt på begge områder:

- Drivhuseffekt gasser
Paris-aftalerne: Der er et kompromis om at reducere udledningen af drivhusgasser med 50 % inden 2030.

Udvikling af infrastrukturen til privatbilbrug som primært transportmiddel vil resultere i mere individualiseret og mindre bæredygtig transport. I stedet vil investering i offentlige og kollektive transportmidler resultere i et mindre CO2-fodaftryk og en jævnere bytrafik. Kun på den måde kommer Danmark tæt på målet

- Biodiversitet
EU's naturgenopretningslov: Naturområder skal repræsentere mindst 30 % af landets samlede overflade inden 2030.

Danmark har allerede en alt for lille overflade af naturarealer, som nu er 2 %. At skulle øge denne overflade til 30 % i 2030 er allerede en kæmpe udfordring, som vil blive endnu sværere, hvis projekter som dette ødelægger de nuværende naturområder.

Gennemførelsen af dette projekt vil resultere i større investeringer i fremtiden for at kompensere for den skade, det vil gøre på miljøet. At rette den nuværende indsats mod en mere bæredygtig tilgang med de langsigtede mål for øje, sikrer, at Danmark er klar til de kommende forandringer.

Venlig hilsen
José Mato Sanz
Aalborg, 11/01/2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Valentiner Nielsen (mettevalentinernielsen@gmail.com)
Titel: Gør 3. Limfjordsforbindelse til en landevej
Sendt: 11-01-2024 19:31

Kære transportminister

Regeringen er ved at begå en stor fejl ved at vedtage lovforslag om ny motorvej over Limfjorden.

I Aalborg er det før sket at man har argumenteret med et overdrevent behov for at kunne råbe staten op.

Det skete med ønsket om letbane i Aalborg, hvor landspolitikerne gennemskuede det og i stedet for blev der indgået en aftale om en billigere bus-løsning - den nu realiserede og populære Plusbus.

3. Limfjordsforbindelse er en lignende problemstilling. Problemet er reelt og staten skal være med til at betale, men hvorfor skal staten betale for motorvej, hvis en landevej kan løse problemerne. Man har undersøgt forskellige placeringer, men man har ikke undersøgt forskellige vejklasser.

Med en ny landevej over Egholm opnår man mindsket sårbarhed, bedre interne forbindelser i Aalborg, mindre støj, mindre vejanlæg, måske billigere løsning med bro i stedet for tunnel, adgang for flere brugergruppen (bus og cykler) og klimasikring af den vestlige del af Aalborg med nye hævet vej som dige.

Vis os at I er bæredygtige og økonomisk ansvarlige. Lad være med at vedtage det nuværende lovforslag. Få lavet en ny VVM, som redegør for forskellige vejklasser på placeringen over Egholm. Den nuværende VVM er meget mangelfuld. I underminerer jeres troværdighed ved at basere jeres beslutninger herpå.

Hastværk er lastværk.

Venlig hilsen
Mette Valentiner Nielsen
Civilingeniør og byplanlægger hos Aalborg Kommune
(Jeg skriver selvfølgelig kun på vegne af mig selv som borger)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 19:13
Bilag: Appel.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Appel.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

APPEL

Til Transportministeren Thomas Danielsen!

Jeg sender hermed en appel vedr. Egholmmotorvejen.

Jeg har efterhånden fundet ud af, at ligegyldigt, hvor gode argumenter vi har, så er I politikere totalt ligeglade med borgernes ønsker. 60% af Aalborgs borgere er imod en Egholmmotorvej. I Hasseris Enge, som bliver mest belastet af motorvejen er det 65%, der er imod.
I har desværre ikke andre argumenter end: "Nu er den jo vedtaget" en utrolig tyndbenet forklaring. Vi hører også at Vendsyssel skal udvikle sig, men der er ikke noget til hindrer for det ved udvidelsen af E45, da køretiden gennem tunnelen højst bliver 5-7 minutter længere. Det er meget svært at udvikle området vest for Aalborg, det egner sig ikke til yderligere byudvikling pga. vandindvinding og lavt terræn. Kun et lille område omkring lufthavnen kan få fordel af Egholmmotorvejen.
Så ligegyldig hvor mange penge der kan spares, hvor meget natur der kan skånes, truede dyrearter, der bevarer deres fredede habitat, drikkevand der ikke forurenes, og støj til 26.000 flere borgere i Aalborg er de fleste politikere revnende ligeglade.
Rigtig mange mennesker mister tilliden og respekten for det politiske system, når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert. Så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Man fristes til at tænke, at det enkelte Folketingsmedlem bliver nødt til at underordne sig skrap partidisciplin.
Vi borgere mister respekten og tilliden til myndighederne, når I også blæser på EU-lovgivningen, og også når I afviser at lave en opdateret VVM-rapport for en østlig forbindelse.
Hvis i var jeres ansvar bevidst og I agerede demokratisk ville I undersøge en udvidelse af Limfjordstunnelen eller en City-tunnel.
Som jeg har nævnt er I desværre revnende ligeglade og derfor vil jeg kraftig appellere til jeres samvittighed og varetagelsen af vores og verdens klima. Husk vi i Danmark har skrevet under på at nå klimamålene i 2030 og de 17 Verdensmål. Vores børn og børnebørn skal gerne kunne se frem til en bedre verden, end den vi efterlader dem lige nu, hvor det står rigtig sløjt til.
Motorveje er ikke med til at nå klimamålene.
Tænker I på de katastrofer, der kan komme i kølvandet på så stort et byggeprojekt. Hermed tænker jeg på asbesten, som i forvejen er en belastning for Aalborg, en virkelig sort plet.
Tænker I på vores drikkevand.
Tænker I på støjen, som årligt slår mange mennesker ihjel eller påfører dem alvorlige sygdomme.

Lige nu følger vi spændt med i den miljøkatastrofe, der kan være på vej i Randers. Selvom myndighederne ikke ville lytte.

Lad det ikke gå sådan i Aalborg. Tænk jer om. Det er ikke for sent.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Valentiner Nielsen (mettevalentinernielsen@gmail.com)
Titel: Gør 3. Limfjordsforbindelse til en landevej
Sendt: 11-01-2024 19:05

Kære Transportminister

Regeringen er ved at begå en stor fejl ved at vedtage lovforslag om ny motorvej over Limfjorden.

I Aalborg er det før sket at man har argumenteret med et overdrevent behov for at kunne råbe staten op.

Det skete med ønsket om letbane i Aalborg, hvor landspolitikerne gennemskuede det og i stedet for blev der indgået en aftale om en billigere bus-løsning - den nu realiserede og populære Plusbus.

3. Limfjordsforbindelse er en lignende problemstilling. Problemet er reelt og staten skal være med til at betale, men hvorfor skal staten betale for motorvej, hvis en landevej kan løse problemerne? Man har undersøgt forskellige placeringer, men man har ikke undersøgt forskellige vejklasser.

Med en ny landevej over Egholm opnår man mindsket sårbarhed, bedre interne forbindelser i Aalborg, mindre støj, mindre vejanlæg, måske billigere løsning med bro i stedet for tunnel, adgang for flere brugergruppen (bus og cykler) og klimasikring af den vestlige del af Aalborg med nye hævet vej som dige.

Vis os at I er bæredygtige og økonomisk ansvarlige. Lad være med at vedtage det nuværende lovforslag. Få lavet en ny VVM, som redegør for forskellige vejklasser på placeringen over Egholm. Den nuværende VVM er meget mangelfuld. I underminerer jeres troværdighed ved at basere jeres beslutninger herpå.

Hastværk er lastværk.

Venlig hilsen
Mette Valentiner Nielsen
Civilingeniør og byplanlægger hos Aalborg Kommune
(Jeg skriver selvfølgelig kun på vegne af mig selv som borger)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Plaschke (hanneplaschke@stofanet.dk)
Titel: høringssvar vedrørende anlægslov- VVM 3-limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:00
Bilag: mit høringssvar.docx;

Den demokratiske proces

Jeg er en ganske almindelig borger, pensioneret lærer og medlem af Bedsteforældrenes Klimaaktion. Jeg er rystet over, hvordan den demokratiske proces omkring vedtagelsen af den tredje Limfjordsforbindelse er blevet ført, og har derfor følgende indvending –og advarsel:

I forbindelse med vedtagelsen af Egholm-motorvejsprojektet er jeg meget bekymret over den proces, som førte til, at projektet efter flere års skrinlægning med ét blev fremlagt som et færdigt projekt og den endegyldige løsning på en tredje Limfjordsforbindelse i Aalborg, og nu er blevet en del af Folketingets infrastrukturplan.

En tredje Limfjordsforbindelse bliver fra trafikministeriet nævnt som et projekt af meget stor samfundsmæssig betydning for Region Nordjylland. Men hvorfor den tredje Limfjordsforbindelse absolut SKAL føres vest om byen og over kultur- og naturperlen Egholm, er svært at forstå, hvis man sammenligner med et mere logisk alternativ: Udvidelsen af E45 med ekstra tunnelrør.

Klimamæssigt og miljømæssigt kommer både anlæggelsen og den fremtidige benyttelse af Egholmforbindelsen til at betyde store indgreb i naturområder, som har miljømæssig betydning for byen her og nu og for biodiversiteten på langt sigt. Der er vigtigt grundvand, som vil blive udsat og særlige landskaber med engområder, som bør beskyttes for at pleje biodiversiteten. Der har i årtier været gang i en udvikling af Vestbyen med friluftsbad, rekreative områder, campingplads, kolonihaver, vandrehjem, lystbådehavne, havn osv. Det følger en særlig norm for god byudvikling: at der er en rekreativ bydel som samtidig giver en åbning ud til landskaberne uden for byen. Aalborg kommune har brugt mange ressourcer på denne fine udvikling og har gjort Vestbyen med tæt boligbyggeri til et godt sted at bo, samtidig med at voksne og børn fra hele byen har glæde af de fine faciliteter, roen og den friske luft. For ikke at nævne perlen i det hele: Den lille ø Egholm, som fører byboer langt ud på landet bare med en 5 minutters sejltur. Hvilke andre byer har en sådan ø liggende midt i det hele? Med den vestlige motorvej ødelægger man fuldstændig meningen med årtiers kæmpe indsats med at gøre Vestbyen til Aalborgs åndehul, og man ødelægger også ”øen tæt på byen”.

Det undrer mig, hvad det er for kræfter, der vil have det til at se ud som om, der ikke er plausible alternativer til Egholmmotorvejen. Ved en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør i Østbyen er der langt mindre indgriben i fredet natur, biodiversitet og livskvaliteten for folk og fæ end i Vestbyen og på Egholm. Der ligger ikke en asbestbombe og lurer, hvis man vælger at udvide tunnelsystemet, og det er længe siden, der har boet oddere og tudser i Østbyen. I beslutningsprocessen er enhver snak om en østforbindelse ikke desto mindre blevet afvist, trafikmålinger for østlinjen er ikke med i projektbeskrivelsen, ligesom der kun laves VVM for Egholmforbindelsen. Dem der har fremlagt grundige skitser af forskellige løsninger i Østbyen, er blevet hverfet af uden egentlige modargumenter. Nu hedder det bare, at broen er en del af Folketingets infrastrukturplan, og at det er for dyrt at lave VVM for projekter, som ikke skal søsættes. Måske er det for dyrt at lade være, tænker jeg.

Jeg frygter, at vi havner i en situation om tyve år, hvor alle kan se, at vi burde have haft en ordentlig diskussion om, hvilken løsning, der var økonomisk mest rentabel, ville give størst samfundsmæssig gevinst, og ikke mindst tog hensyn til miljø, trivsel og biodiversitet. Så vidt jeg kan huske, blev Egholmforbindelsen netop lagt på hylden, fordi den kun i nogen grad ville løse problemet med flaskehalsen ved E45-tunnelen. Hvad der egentlig skete, da Aalborgalliancen blev blandet ind i sagen, og det skrottede projekt med ét blev taget ned fra hylden og vedtaget i Folketinget, er vi vist mange aalborgensere, der gerne vil vide.

Det er symptomatisk, at Miljøstyrelsen har fået afslag fra transportministeriet på deres anmodning om udsættelse af fristen for høringssvar med et par uger, så styrelsen får tid til at komme med en kvalificeret vurdering af miljøafsnittene i VVM-undersøgelsen, og nå at forberede Folketingets medlemmer, så de miljømæssigt er ordentligt klædt på, når de skal stemme om anlægsloven. Hvorfor

skal så vigtig en beslutning gå så stærkt?

Den tredje Limfjordsforbindelse er en kæmpe investering, som vi skal leve med langt ud i fremtiden. Det er i alles interesse, at vi ikke bliver overhalet indenom af et håbløst, dyrt projekt, der dræner kommunekassen, ødelægger klimaregnskabet i årtier frem, og aldrig bliver særlig rentabelt, fordi der er nogle politiske kræfter og erhvervsmæssige hensyn med "noget for noget", som tager beslutninger bag lukkede døre, eller fordi vi har politikere, som tror, de vil miste deres troværdighed, hvis de tager en beslutning tilbage, inden der bliver vedtaget en anlægslov. Det kunne jo ske af miljømæssige og klimamæssige grunde.

Hvis projektet bliver hastet igennem på trods af ekspertindsigelser, er jeg bange for, at det ender som med DSB og skandale om de forsinkede IC4-tog, hvor der gik så lang tid, at disse italienske dieseltog var nået at blive forældede, fordi de ikke kører på el. Tænk hvis vi ender med at fortryde motorvejsføringen over Egholm pga vigtige aspekter, der ikke er blevet belyst.

Venlig hilsen Hanne Plaschke, Martinsvej 14, 9000 Aalborg

Den demokratiske proces

Jeg er en ganske almindelig borger, pensioneret lærer og medlem af Bedsteforældrenes Klimaaktion. Jeg er rystet over, hvordan den demokratiske proces omkring vedtagelsen af den tredje Limfjordsforbindelse er blevet ført, og har derfor følgende indvending –og advarsel:

I forbindelse med vedtagelsen af Egholm-motorvejsprojektet er jeg meget bekymret over den proces, som førte til, at projektet efter flere års skrinlægning med ét blev fremlagt som et færdigt projekt og den endegyldige løsning på en tredje Limfjordsforbindelse i Aalborg, og nu er blevet en del af Folketingets infrastrukturplan.

En tredje Limfjordsforbindelse bliver fra trafikministeriet nævnt som et projekt af meget stor samfundsmæssig betydning for Region Nordjylland. Men hvorfor den tredje Limfjordsforbindelse absolut SKAL føres vest om byen og over kultur- og naturperlen Egholm, er svært at forstå, hvis man sammenligner med et mere logisk alternativ: Udvidelsen af E45 med ekstra tunnelrør.

Klimamæssigt og miljømæssigt kommer både anlæggelsen og den fremtidige benyttelse af Egholmforbindelsen til at betyde store indgreb i naturområder, som har miljømæssig betydning for byen her og nu og for biodiversiteten på langt sigt. Der er vigtigt grundvand, som vil blive udsat og særlige landskaber med engområder, som bør beskyttes for at pleje biodiversiteten. Der har i årtier været gang i en udvikling af Vestbyen med friluftsbad, rekreative områder, campingplads, kolonihaver, vandrehjem, lystbådehavne, havn osv. Det følger en særlig norm for god byudvikling: at der er en rekreativ bydel som samtidig giver en åbning ud til landskaberne uden for byen. Aalborg kommune har brugt mange ressourcer på denne fine udvikling og har gjort Vestbyen med tæt boligbyggeri til et godt sted at bo, samtidig med at voksne og børn fra hele byen har glæde af de fine faciliteter, roen og den friske luft. For ikke at nævne perlen i det hele: Den lille ø Egholm, som fører byboer langt ud på landet bare med en 5 minutters sejltur. Hvilke andre byer har en sådan ø liggende midt i det hele? Med den vestlige motorvej ødelægger man fuldstændig meningen med årtiers kæmpe indsats med at gøre Vestbyen til Aalborgs åndehul, og man ødelægger også ”øen tæt på byen”.

Det undrer mig, hvad det er for kræfter, der vil have det til at se ud som om, der ikke er plausible alternativer til Egholmmotorvejen. Ved en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør i Østbyen er der langt mindre indgriben i fredet natur, biodiversitet og livskvaliteten for folk og fæ end i Vestbyen og på Egholm. Der ligger ikke en asbestbombe og lurer, hvis man vælger at udvide tunnelsystemet, og det er længe siden, der har boet oddere og tudser i Østbyen. I beslutningsprocessen er enhver snak om en østforbindelse ikke desto mindre blevet afvist, trafikmålinger for østlinjen er ikke med i projektbeskrivelsen, ligesom der kun laves VVM for Egholmforbindelsen. Dem der har fremlagt grundige skitser af forskellige løsninger i Østbyen, er blevet hverfet af uden egentlige modargumenter. Nu hedder det bare, at broen er en del af Folketingets infrastrukturplan, og at det er for dyrt at lave VVM for projekter, som ikke skal søsættes. Måske er det for dyrt at lade være, tænker jeg.

Jeg frygter, at vi havner i en situation om tyve år, hvor alle kan se, at vi burde have haft en ordentlig diskussion om, hvilken løsning, der var økonomisk mest rentabel, ville give størst samfundsmæssig gevinst, og ikke mindst tog hensyn til miljø, trivsel og biodiversitet. Så vidt jeg kan huske, blev Egholmforbindelsen netop lagt på hylden, fordi den kun i nogen grad ville løse problemet med flaskehalsen ved E45-tunnelen.

Hvad der egentlig skete, da Aalborgalliancen blev blandet ind i sagen, og det skrottede projekt med ét blev taget ned fra hylden og vedtaget i Folketinget, er vi vist mange aalborgensere, der gerne vil vide.

Det er symptomatisk, at Miljøstyrelsen har fået afslag fra transportministeriet på deres anmodning om udsættelse af fristen for høringssvar med et par uger, så styrelsen får tid til at komme med en kvalificeret vurdering af miljøafsnittene i VVM-undersøgelsen, og nå at forberede Folketingets medlemmer, så de miljømæssigt er ordentligt klædt på, når de skal stemme om anlægsloven. Hvorfor skal så vigtig en beslutning gå så stærkt?

Den tredje Limfjordsforbindelse er en kæmpe investering, som vi skal leve med langt ud i fremtiden. Det er i alles interesse, at vi ikke bliver overhalet indenom af et håbløst, dyrt projekt, der dræner kommunekassen, ødelægger klimaregnskabet i årtier frem, og aldrig bliver særlig rentabelt, fordi der er nogle politiske kræfter og erhvervsmæssige hensyn med "noget for noget", som tager beslutninger bag lukkede døre, eller fordi vi har politikere, som tror, de vil miste deres troværdighed, hvis de tager en beslutning tilbage, inden der bliver vedtaget en anlægslov. Det kunne jo ske af miljømæssige og klimamæssige grunde.

Hvis projektet bliver hastet igennem på trods af ekspertindsigelser, er jeg bange for, at det ender som med DSB og skandale om de forsinkede IC4-tog, hvor der gik så lang tid, at disse italienske dieseltog var nået at blive forældede, fordi de ikke kører på el. Tænk hvis vi ender med at fortryde motorvejsføringen over Egholm pga vigtige aspekter, der ikke er blevet belyst.

Venlig hilsen Hanne Plaschke, Martinsvej 14, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: sara borgbjerg møller (saraborgbjergmoller@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 18:58

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. For det første vil en anlæggelse af en motorvej så tæt på Aalborg by forårsage en masse støj og larm. Hele vestbyen vil få status som et motorvejshotel, og det "idylliske Aalborg" vil ikke længere kunne være en realitet, hvis man befinder sig vest for boulevarden. Aalborg er allerede blevet udråbt til Danmarks mest trafikstøjplagede by af det Europæiske Miljøagentur, så jeg ser ingen grund til at udrydde alle konkurrenter der kunne være tæt på at vinde samme titel. Egholm motorvej står også til at skulle anlægges på en stribe af Aalborg hvor mange af os aalborgensere ynder at nyde naturen og den fredelige stemning. En svømmetur i friluftsbadet eller en løbetur omkring rensningsanlægget vil blive en helt anden oplevelse med en støjende motorvej som udsigt. En anden grund til at jeg er imod Egholm motorvej er, at jeg i bund og grund ikke kan se meningen ved den. Jeg er klar over, at aftalen om dens anlæggelse har stået fast i mange år, men hvis man kigger på nutidens trafikforbindelser, har vi i dag ikke behov for en aflastning af de allerede eksisterende forbindelser. Motorvejen er en dyr løsning med mangel på holdbarhed.

Venlig hilsen Sara Borgbjerg Møller, 2.g på Aalborg Katedralskole

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:50
Bilag: Dokument (1).docx;

Jeg ønsker en bekræftelse på at høringssvar er modtaget og delt.

Vh Lene Hornbek Eriksen

Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er træt af at blive ved med at argumentere imod en motorvej som beviseligt er brolagt med løgne og bedrag. Jeg er træt af endnu en amputeret pseudohøring hen over julen. Jeg er træt af, at vores højtbesungne demokrati mere og mere ligner et oligarki, hvor almindelige borgere med almindelige indkomster ingen rettigheder har.

At 3. Limfjordsforbindelse skal være meget længere end nødvendigt for at opfylde sit formål, og at der findes andre, mere effektive og billigere løsninger er én ting.
At andre løsninger bevidst forhindres i at blive undersøgt en anden.
At det varer 10 år at bygge den en tredje, og at der i alle de år, hvor problemet er blevet talt op, ikke er gjort et eneste jordnært forsøg på at minimere de overskuelige trafikproblemer, tyder på, at man sætter borgeres sikkerhed til side for at få den løsning, som byggebranchen, asfalt- og cementindustrien ønsker sig,

At der desuden er kæmpestore miljømæssige skader at se frem til, her under store asbestlagre langs linieføringen, forurening af drikkevand, og at store by- og naturområder ødelægges er endnu værre end de nævnte dumheder, og når man både spiller hasard med vores penge og vores helbred, må der være vægtige grunde.
Disse kaldes af vores erhvervsminister 'samfundsmæssig nødvendighed', og med vanlig arrogance hævder han, at det er grund nok, og at argumentation er overflødig.

Da vi ikke får mere at vide, kan vi kun gisne om det eller i bedste fald prøve at regne på, hvad der mangler i ligningen.
Det mest sandsynlige er Aalborg Alliancen, der formentlig er ulovlig, hvor 450 medlemmer fra erhvervslivet spiller den centrale rolle, og som er de eneste, der kan have en reel interesse i foretagenet.
Enggaard kan se frem til byggeretter ved fjordnære områder på Egholm, ved Lindholm, Verdens ende og fjordparken. Asfaltindustrien får en kæmpe ordre, Aalborg Portland ligeledes, og når det regner på præsten, drypper det som bekendt på degnen.

Men hvad med klimaet, hvad med borgerne, hvad med Aalborg og hvad med Egholm? Er alt det virkelig mindre vigtigt, end at Enggaards og Aalborg Portlands pengetanke vokser sig endnu større, og at de i en periode skaffer arbejdspladser, som vi i virkeligheden har mere brug for i andre brancher?

Hvordan ville billedet se ud, hvis vores meget liberale lovgivning i forhold til partistøtte blev ændret efter EU's henstillinger, og vores politikere skulle gøre rede for hver en krone, de modtog, og ikke som nu hvor der reelt set er frit slag for det, der i mere udviklede demokratier kaldes korruption?

Drop Egholmmotorvejen og lad demokratiet sejre!

Med venlig hilsen

Lene Hornbek Eriksen
Kongensgade 33
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:48
Bilag: Projekt ødelæg en by.docx;

Jeg ønsker en bekræftelse på, at mit høringssvar er modtaget og videresendt.

Vh Lene Hornbek Eriksen

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

PROJEKT ØDELÆG EN BY

Som mange sikkert ved, er Aalborg Danmarks fjerdestørste by, men som færre ved, har vores regering planer om at ødelægge store dele af den og livsvilkårene for mange af dens beboere. Det gælder både to- og firbenede.

Da biler og asfalt anses for vigtigere end mennesker og natur, skal der bygges 21 km firesporet motorvej igennem by- og naturområder i Aalborg og Nørresundby og på den økologiske ø Egholm.

For nylig bestemte transportminister Thomas Danielsen, at den lovpligtige høring skulle forkortes og placeres hen over julen. Han har nemlig meget travlt med at få projektet i gang. Mistænkeligt travlt faktisk. Han er sammen med den tidligere transportminister Benny Engelbrecht politianmeldt for at have fortiet og løjet om store asbestdepoter ved linjeføringen, og inden efterforskningen kommer for godt i gang, vil han åbenbart helst have gravearbejdet i gang, så det ser ud som om, der ingen vej er tilbage. Hvordan er åbenbart helt ligegyldigt, og på trods af flere fredede dyrearter, *vil* man frem, koste hvad det vil. I den forbindelse har transportministeriet som noget helt nyt planer om at skræmme den fredede odder væk ved hjælp af hunde og hundelort, og nogle af de få overlevende mink har også været nævnt som skræmmedyr. Der er dog stadigvæk uklarhed mht hvor de stakkels dyr skal skræmmes hen.

Når det gælder mennesker, er situationen ikke væsentligt bedre, og mange aalborgensere vil helt sikkert blive skræmt væk på grund af støj, her i Danmarks i forvejen mest støjplagede by, hvis de da ikke allerede er flygtet fra den asbest, der er hvirvlet op i forbindelse med anlægsarbejdet. Det stof kender man alt for godt i en by, hvor mange er døde af det.

For nylig viste DR en udsendelse om drikkevand, og også her har Aalborg en kedelig danmarksrekord, da vandet er landets mest nitratholdige og med en kræftrisiko, der visse steder når en tidobling af den beregnede risikogrænse. At de få endnu rene boringer ligger ved den måske kommende motorvej og efter eksperters bedømmelse risikerer at blive ødelagt, ville være endnu en grund til at få ansvarlige politikere til at tøve, men det er ind til videre ikke sket.

Selvfølgelig er det ikke lovligt at skræmme fredede dyr væk, og selvfølgelig er der grænser for, hvor meget støj, man må udsætte mennesker for. Det ved vores politikere godt, men de er tilsyneladende ligeglade med landets love, med miljøstyrelsens anbefalinger, med fredninger og med faktisk alt andet end hvad, der ligner investorers kortsigtede pengeinteresser, for der er jo mange økonomiske muligheder i et projekt til foreløbig 8 milliarder, 21 km motorvej og store ødelagte naturområder med fjordudsigt.

En interessant og lovstridig sag er også Aalborg Alliancen, som hvis den får lov at køre videre, virkelig vil ændre det politiske Danmark. I korthed går konstruktionen ud på, at kommunens jobcenter hjælper jobsøgende og jobudbydere med at komme i kontakt med hinanden, hvad der jo selvfølgelig i forvejen er deres opgave og formål, men her bliver man som jobsøgende taget som gidsel og tvangsindlagt til en propagandafilm for Egholmmotorvejen, mens erhvervsdrivende, der ønsker medlemskab, skriver under på, at de støtter projektet. Da den uhellige alliance

diskriminerer modstandere af Egholmmotorvejen, må den anses for at være ulovlig, og derfor har den i mere end to år været indklaget til Ankestyrelsen

Blandt byens borgere er der naturligvis stor modstand mod det ødelæggende projekt, som truer menneskers liv og helbred, fjerner byens stille oaser og får klimatoget til at køre baglæns.

Transportministerens undskyldning for at suspendere lov og ret er, at der er tale om en samfundsmæssig nødvendighed uden alternative muligheder. Men med mindre samfundet er reduceret til nogle få interessenter med tunnelsyn, har det på ingen måde sin rigtighed. Når det gælder trafik, er der i myldretiden tale om, at bilister risikerer ekstra transporttid på mellem fem og ti minutter, et problem der nemt kunne løses ved ændrede vaner og mere fleksible mødetider, og derudover er der af trafikeksperter udarbejdet flere forslag til en ekstra limfjordsforbindelse, der er billigere og meget mindre ødelæggende, men som vores nuværende og tidligere transportminister hårdnakket har nægtet at undersøge.

Meget kunne og burde gøres anderledes, hvis vores politikere havde respekt for borgere og demokrati, men da de ikke har det, afgøres sager, der vedrører natur, klima og miljø i stigende grad hos domstolene. Det er en stor falliterklæring for vores højtbesungne demokrati og bidrager kun til den voksende foragt for politikere i regering, folketing og kommuner.

Lene Hornbek Eriksen

Kongensgade 33

Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Ketelsen (sk@mechaneer.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, Jan 2024
Sendt: 11-01-2024 18:48

Kære Transportministerium,

Nu må I vågne op og tage Jer lidt sammen. En motorvej i Egholm er en gammeldags og aldeles håbløs idé. (Se begrundelser nedenfor) .

Det er simpelthen forkasteligt at I vil bygge en motorvej gennem gamle asbestdeponier, og udsætte 10000-vis af borgere for sundhedskadelig støj både under anlægsproces og drift.
Det er veldokumenteret at støj kan lede til for tidlig død, samt at linjeføringen går igennem asbest/eternit deponier. Jeg har set eternit/asbest med mine egne øjne. Argumentationen om at der ikke findes asbest i linjeføringen fra TRM er kontrafaktisk og det rene svindel. Det er rent bestillingsarbejde, og hører ikke hjemme i et ægte demokrati.

Hvis motorvejen bygges, får I blod på hænderne.

Executive Summary
Venligst forkast udkastet til en lov om anlæg af Limfjordsforbindelse. Opgiv en gang for alle planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Væsentlige begrundelser
" Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen" har fremført tallrige argumenter.
Jeg vil dog lægge særligt vægt på nedenstående:

1. **Støj**
støjpåvirkningen som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er grotesk. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

2. **Naturen ødelægges:**

Den ødelæggende påvirkning motorvejen vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære er massiv. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

3. **Brug dog pengene på at forbedre offentlig transport**

Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

4. **Drikkevand**

Linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

5. **Økonomi**

. 7,3 milliarder kr. koster motorvejen, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Der er ingen i DK der kan styre offentlige anlægsprojekter, så prisen ender sikkert på det dobbelte.

6. **Jura**

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: hasserisel@gmail.dk (hasserisel@gmail.dk)
Fra: Niels Erik Jensen (hasserisel@gmail.com)
Titel: 3 limfjordsforbindelse hørings svar
Sendt: 11-01-2024 18:46

Her med fremsender jeg mit hørings svar i forhold til placering af en 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm
Jeg mener det er en helt forkert linje føring, da den ikke aflaster trafikken fra de nuværende forbindelser.
Udbygningen af Aalborg sker mod øst med supersygehus og alle byens industri arbejds pladser
Det er jo kun ca 20000 mennesker mod vest der vil få en fordel ved en vej over Egholm
men rigtig mange i Aalborg der skal leve med konsekvens af dette.
En kommende 3. Limfjordsforbindelse vil ødelægge store dele af Aalborgs by nære natur og ikke mindst Egholm som er vel besøgt af så vel Aalborgensere og turister.
Denne er en perle langt væk fra byens støj, lige som engen mod vest som bruges af rigtig mange mennesker hver dag.
En motorvej vest om Aalborg vil endvidere gå lige gennem flere af kommunens drikkevand pladser.
Støj den vil belaste byen mod vest med massiv støj som ikke findes i dag, da vinden kommer fra vest.
Envidere er der store forekomster af asbest materiale i linjeføringen.
Mvh
Niels Erik Jensen
Nørholmsvej 103
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. MKV 2023 og Udkast til forslag om Anlægslov af 3. Limfjordsforbindelse - Høringssvar vedr. Strandtudsen (Bilag 4 art)
Sendt: 11-01-2024 18:43

Høringssvar vedrørende Strandtudsen (Bilag 4 art).
Jeg tilknytter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen.
Skrevet af Lisbeth Gjørtz Fast. Talsperson for Borgerbevægelsen.
https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659dad0cb5a97b0b8d255cf3/1704832270381/H%C3%B8ringssvar+STRANDTUDSEN+9000+Aalborg+09.01.2024.pdf

Med venlig hilsen
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Høier Lyon (louisehoierlyon@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 18:40

Kære transportminister

Jeg har et ønske for min, og fremtidige generationer om, at Danmark skal være et bæredygtigt samfund, hvor vi tager hånd om naturen og stræber efter løsninger, der har til mål at skabe mest mulig livsglæde. Ikke løsninger, hvor gamle fikse ideer og profit, bliver prioriteret over mennesker. Jeg formoder at regeringen mener det samme.

Derfor forekommer det mig højst mærkværdigt, at man nu, med den bindende klimalov vi har, vil smide en masse millioner i et projekt der bestemt ikke gavner klimaet på nogen tænkelige måder.
Fra hvor jeg står, er Egholmlinjen unødvendig, spild af skattepenge og et projekt der både kommer til at påvirke naturen og miljøet negativt, samt forværre livskvaliteten drastisk for Egholms beboere og besøgende.

Vi må huske at året 2014, hvor det blev besluttet at fastlægge den nye forbindelse over Egholm, nu er 10 år siden og Danmark (og for den sags skyld verdenen) står et helt andet sted nu end vi gjorde dengang.
Vi kører allerede mere og mere bil, og skaber mere trængsel og unødvendig klimabelastning (og vores klima har det i øvrigt allerede ikke for godt). Hvis vi skal imødekomme efterspørgslen på transportmuligheder, er flere forurenende motorveje ikke svaret. Derfor håber jeg, at man i stedet vil overveje mere klimavenlige tiltag, som f.eks. bedre muligheder for offentlig transport, eller bruge de velfungerende transportmuligheder der er i forvejen.

Mvh.
Louise H.L., 17 år
Elev på Frederiksborg Gymnasium og HF

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Miljøødelæggelser bidrager til meget alvorlig biodiversitetskrise
Sendt: 11-01-2024 18:35

Miljøødelæggelser bidrager til meget alvorlig biodiversitetskrise

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter, som er beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange **bynære** grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder (Østerådal syd, Drastrup skov, Hasseris og Sofiendal enge, Klostereng, Egholm, Lindholm Fjordpark med Verdens Ende og området omkring Hvorup og Hvorupgård med Voerbjerg sø og to mindre søer). Heriblandt er områder med to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på, nemlig rigkær i Østerådal og strandengene ved Klostereng og Egholm Hage. Danmark er et af de få lande i EU, som har landskabsformen strandeng. Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og **bynær** erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

Derfor vil det være en Gigantisk Misforståelse at anlægge en 20 km lang motorvej hen over Østerådal, Drastrup skov, Hasseris og Sofiendal enge, Klostereng, Egholm, Lindholm Fjordpark med Verdens Ende og området omkring Hvorup og Hvorupgård med Voerbjerg sø, som blandt andet vil påvirke miljø og biodiversitet negativt.

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbet Krogh (lisbetkrogh@yahoo.dk)
Titel: Fwd: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.
Sendt: 11-01-2024 18:31

Det så ikke ud til at min først fremsendte mail 05012024 er registreret, trods det at jeg har modtaget en kvittering for modtagelse.

Mvh
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4 stv
9000 Aalborg

Start på videresendt besked:

Fra: Lisbet Krogh <lisbetkrogh@yahoo.dk>
Dato: 5. januar 2024 kl. 21.56.47 CET
Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk
Emne: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Bevar vores natur på Egholm - bevar Aalborgs Vestby.

Egholm er en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Naturen spiller en vigtig rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på netop Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Udover vores natur og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde.
Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og for alle der ikke kører bil en mulighed for netop naturoplevelserne. Naturoplevelser både vi, vores børn og børnebørn skal opleve og ikke kun de 10x10 meter græstotter kommunen har været så gavmilde at putte et par steder på havnefronten i Aalborg.

Egholm er Danmarks største økologiske ø.
Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, med færgen fra Aalborgs Vestby tager det kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det giver en helt speciel stemning.
Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.
Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store

fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet.
Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.

Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolden Pil Tusindtunge. Trolden er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk "Den store troldefest". Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre troldes i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.
Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør.
Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind. Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.
Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.

> Jeg fik et chok, da jeg den 18.12.23 læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Desuden ville denne metode ikke have nogle effekter udtaler biolog og ekspert i oddere Morten Elmeros fra Aarhus universitet.

Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse.
(Der er rettet henvendelse til Dyrenes Beskyttelse til vurdering af disse hensigter).

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm nætterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Netop det at Egholm som ø deles i to, vil splitte øen af for altid, fordi støjen motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand.
I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer).
En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer).
fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Nyeste undersøgelse fra 2023 blandt byens borgere viser en stigende modstand mod netop Egholmforbindelsen.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm.
En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag lV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.
Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.

De to alternativer er:

1. Meget billigere end Egholm motorvejen.
2. Forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).

I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21.
Det er en fejl, der absolut bør rettes.
Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.
Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Vigtigt men ikke mindst.
Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.
Blot for at nogle kan komme nemmere til Aalborg Storcenter eller syd for fjorden.
Ergo er det ikke Aalborggensere der får glæde på nogen måde af forbindelsen. KUN gener - massive og voldsomt ødelæggende gener.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Når det erfares at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op.

Kort sagt, demokratiet i Danmark har spillet fallit. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er i den grad et demokratisk problem.

> “Et flertal af aalborgenserne ønsker ikke en motorvej over øen Egholm. I stedet bør den nuværende motorvej over Limfjorden udvides.
> Det viser en ny meningsmåling blandt 501 borgere i Aalborg Kommune, som Jysk Analyse A/S har foretaget på vegne af Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Trafikalt Folkeparti.
> Næsten 60 procent af de adspurgte foretrækker at få udvidet den nuværende motorvej og tunnelforbindelse øst om Aalborg.
>
> Kun 28 procent af de adspurgte foretrækker en motorvej over Egholm, mens de
>
> resterende 13% procent ikke har taget stilling.”

Kilde: https://arbejderen.dk/indland/flertal-af-borgerne-i-aalborg-er-imod-egholm-motorvej/

Med venlig hilsen
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4. stv
9000 Aalborg









Fotos: Lisbet Krogh

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:29
Bilag: Dokument (1).docx;

Jeg ønsker en bekræftelse på, at mit høringssvar er modtaget og sendt videre. Vh Lene Hornbek Eriksen

Indsigelse: 3. Limfjordsforbindelse

I Aalborg har vi nogle kedelige danmarksrekorder. Vi har det mest nitratholdige drikkevand, det værste støjniveau, største CO2-udledning, og så har vi vel også rekord i asbestrelaterede sygdomstilfælde. Alt det kan I læse mere om i høringssvaret fra Bedsteforældrenes Klimaaktion.

Til trods for det, går et flertal af vores lokale politikere ind for at anlægge en motorvej, der i forhold til alle disse parametre vil gøre forholdene værre.

Som mange eksperter har fastslået, er der på ingen måde tale om en trafikmæssig genistreg, da der for de fleste trafikanter er tale om en omvej til først og fremmest de store arbejdspladser, som der er tale om i forb.m. myldretidstrafik. Den er heller ikke billig, men faktisk helt forfærdeligt dyr.

Ud over de nævnte plager, er den også en plage for bilag 4 beskyttede dyrearter og til stor gene for de mange desværre ubeskyttede mennesker, der har deres bopæl tæt ved linjeføringen. Desuden bliver meget store bynære grønne områder totalt ødelagt.

Når det er sagt, må man spørge sig selv om, hvad der er galt med vores politikere. I går overværede jeg et byrådsmøde i Aalborg, og her fik jeg en fornemmelse af, at i hvert fald en del af dem er ganske uvidende, andre løgnagtige og andre igen helt ligeglade. Alt i alt var der tale om en farce, der ville have været ganske morsom, hvis ikke konsekvenserne var så sørgelige.
Et af de emner, politikerne lyver om, er asbestdepoterne langs med linjeføringen, som tænketanken Geohav til fulde har dokumenteret. Vi der bor her ved også, at det findes, da vi ser det ligge og flyde, hvad Geohav har vist billeder af i deres høringssvar. Vi møder de arbejdere, der i 1979 deponerede det, og her i byen kender man om nogen faren ved asbest.
Forhåbentlig får den nu politianmeldte sag alvorlige konsekvenser for både nuværende og tidligere transportminister, for vi ved jo alle, at netop de to herrer, Thomas Danielsen og Benny Engelbrecht, ikke har den fjerneste respekt for hverken borgere eller lovgivning. Det demonstrerede TD også ganske tydeligt ved at reducere denne høringsfase og placere den hen over julen.

Hvad meningen er med en motorvej, der er til fare for beboeres liv og helbred, må guderne vide, men nu hedder det sig, at det handler om 'udvikling'. Hvilken udvikling tales der ikke om, men de mest ivrige fortalere tilhører den 'byggende klasse', her imellem prominente repræsentanter for Enggaard og Aalborg Portland, som åbenbart gerne vil have deres pengetanke fyldt endnu mere op, skønt man kan undre sig over, at der overhovedet kan være plads til mere. Er der mon slet ikke grænser for grådighed? Hvorfor kan disse meget rige ikke unde byen og os almindelige borgere en eneste grøn plet, og hvorfor skal alle steder med lidt fjordudsigt plastres til med højt, tæt og billigt byggeri?

Formelt set er det stadigvæk politikernes ansvar, og det forlyder nu, at regeringen har tænkt sig at give transportministeren udvidede beføjelser til at blæse på Miljøstyrelsen, som formodes at have en del indvendinger til dette skadelige og ulovlige projekt. Så farvel demokrati! Farvel klimamål! (nej dem fikser man vist ved et skrivebord) Farvel odder og strandtudse! Farvel Egholm! Farvel Verdens Ende!

Hvor er jeg glad for, at jeg er så gammel, at jeg nåede at få det hele med inden den store ødelæggelse.

Med venlig hilsen

Lene Hornbek Eriksen
Kongensgade 33
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. MKV og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse 2023 - Høringssvar vedr. trafik
Sendt: 11-01-2024 18:28

Høringssvar vedr. trafik.
Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen.
Skrevet af Kaj A. Jørgensen. Ekspert i samfundsøkonomi, lektor emeritus ved Aalborg Universitet.
https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659fdeaeedc7386a90bda473/1704976046800/H%C3%B8ringssvarModBefolkningen2023-BB+%281%29.pdf

Med venlig hilsen
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse - Høringssvar vedr. trafik
Sendt: 11-01-2024 18:28

Høringssvar vedr. trafik
Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen.
Skrevet af Kaj A. Jørgensen. Ekspert i samfundsøkonomi, lektor emeritus ved Aalborg Universitet.
https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659fdeaeedc7386a90bda473/1704976046800/H%C3%B8ringssvarModBefolkningen2023-BB+%281%29.pdf

Med venlig hilsen
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: René Gregersen (rene.gregersen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægsloven
Sendt: 11-01-2024 18:26
Bilag: Høringssvar vedr. anlægsloven.pdf;

Til rette vedkommende

Vedhæftet høringssvar vedr. anlægsloven.

Venlig hilsen

René Gregersen

_____
Skoleleder Brovst Skole

Kontakt
Direkte nummer: 61373033
E-mail: rene.gregersen@outlook.dk

Nørresundby, den 11. januar 2024

Høringssvar vedr. anlægsloven

Beslutningen om at etablere en 3. limfjordforbindelse vest om Aalborg (Egholmlinjen) er og bliver en kæmpe fejl. Dette er der mange årsager til, men jeg vil særligt fremhæve to.

Egholmlinjen vil skabe en kæmpe støjpåvirkning på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg synes, at det vanvittigt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

En anden væsentlig grund er, at Egholmlinjen vil have en ødelæggende påvirkning på de rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Summa summarum er, at en udvidelse af den nuværende tunnelføring vil klart være at foretrække af flere forskellige årsager. Den østlige forbindelse vil bl.a. understøtte vendelboernes adgang til og fra det nye Regionshospital i Aalborg Øst, understøtte trafikken til og fra de store industriområder i Aalborg Øst, at udvide kapaciteten på E45 så motorvejstrafikken bliver hurtige afviklet for transit- og pendlertrafik m.m. Sagen burde være ganske klar – en vestlige forbindelse estimeres til at komme til at koste 7 milliarder, mens en udvidelse af den østlige forbindelse estimeres at koste væsentligt mindre. En del af differencen kunne med fordel anvendelse til at understøtte den kollektive trafik på tværs af Limfjorden, således der opnås et incitament for at begrænse trafikken gennem Aalborg midtby. Det må ligeledes forventes, at en vestlig 3. Limfjordsforbindelse vil understøtte en øget privatbilisme, hvorfor der må forventes en øget miljøbelastning i og omkring Aalborg. En udvidelse af den østlig forbindelse vil afhjælpe de eksisterende flaskehalsproblematikker på E45. Med ønsket om at vanviddet stopper og fornuften vinder frem – der er andre og væsentligere værdier i verden/livet, end at blive ved med at ødelægge Danmark med motorveje og broer.

René Gregersen
Stigsborg Brygge 153, 2. th
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten Skovsgaard Jensen (kirskov@gmail.com)
Titel: Høringssvar ifb. 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 17:58

Lovforslaget om at der kan anlægges en ca. 20 km 4 sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej syd og E 39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Mine bemærkninger:

Jeg synes at dette lovforslag skal ændres, således at man kigger på løsningen med at lave et nyt tunnelrør i den østlige ende af Aalborg. Dvs. en udvidelse af den nuværende tunnel.

Danmarks miljøpolitik siger, at der skal være større beskyttelse af dyre- og plantearter, at man skal beskytte biodiversiteten.
Her tænker jeg specifik på Egholm.
Midt i Limfjorden ligger der en smuk ø, men en dejlig natur og et rigt dyreliv. En ø som mange familier i Aalborg og omegn nyder at besøge, da den er så tæt på en storby. Et grønt område.
Endvidere er der meget fokus på Klima og grøn omstilling. Jeg tænker på det, der er i undergrunden ved gravearbejdet og den efterfølgende forurening. I miljøpolitikken er det også vigtig at man bekæmper luftforurening.
Endvidere er der kvalitetskrav til bade- og drikkevand. Motorvejen vil køre henover Limfjorden.
En østliggående motorvej vil være en betydelig billigere løsning, så det er vel også en begrundelse for at pege på den mulighed.
Denne udvidelse indebærer at trafikken stadig skal være tæt på E39 og E 45, derfor vil det tredie rør giver mulighed for fleksibilitet mht hvilke rør der er åben for syd eller nordgående trafik. afhængig af morgen og eftermiddagstrafikken.
Som beboer i Nørresundby kan jeg ikke se at lovforslaget vil åbne op for at trafikken glider hurtigere.
Bilisterne skal relativt tæt på Nørresundby før de kan køre fra E45 og hvem vil gøre det for at køre vest om byen????

En tredie løsningen kunne være at man satser mere på offentligt transportmidler - gør det billigere og sætter flere tog og X bussen ind.

venlig hilsen
Kirsten Skovsgaard
Anders Nielsensvej 9, 1 th
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pernille Fjeldgaard (pernille@brevbakken.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:56
Bilag: Indsigelse-egholmmotorvej-2024.pdf;

Mou, Storvorde 11/01-2024

Find her vedhæftet indsigelse til motorvej over Egholm.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11, Mou
9280 Storvorde

-- AKT 311289 -- BILAG 119 -- [Indsigelse-egholmmotorvej-2024] --

Mou, Storvorde 11/01-2024

Sendt til Transportministeriet på mail
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Indsigelse mod motorvej over Egholm

Miljøkonsekvensvurderingen lever ikke op til lovens krav, da kendte oplysninger om forekomster af asbest i byggelinjen er blevet udeladt. Det viser aktindsigt analyseret af Tænketanken Geohav:
https://www.tv2nord.dk/aalborg/taenketank-melder-ministre-til-politiet

Den ene transportminister efter den anden har hårdnakket hævdet, at der ikke er asbest i tracet for motorvejen, men det passer ikke.
Der er deponeret asbest mange steder i Aalborg. Også i tracet for for Egholmforbindelsen:
Se link ang. dette: www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf
Når man hævder, at der ikke er asbest, er det fordi man sætter kikkerten for det blinde øje.

Transportministeriets målinger foretaget i 2023 af firmaet Sweco er en alibiundersøgelse for at imødegå mangler i tidligere VVM rapport.
Målingerne er gennemført på en måde, der gør det meget lidt sandsynligt at finde asbest.
Måden der er søgt på gør det meget klart at Transportministeriet ikke ønsker at finde asbest, der kan sætte en stopper for projektet.
https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp

Der blev den 9. oktober 2023 anmodet om aktindsigt i kommunikationen mellem Vejdirektoratet og Sweco ang. målingerne. Vejdirektoratet afslog både den 17. oktober og 6. november 2023 aktindsigt.
15. November 2023 blev der klaget til Transportministeriet over Vejdirektoratets afslag, men det endte ud i, at man ikke kunne nå at behandle sagen førend 18. januar 2024 - meget påfaldende 7 dage EFTER høringsfristen.
Dette betyder at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen.

Set udefra er det tydeligt at Transportministeren er under pres oppefra for at få gennemført motorvejen over Egholm for enhver pris. Uanset at love skal brydes, fakta skal benægtes, borgeres rettigheder skal krænkes og Aalborggensere skal ofre helbreddet pga. støj, asbest og grundvand.
Samtidig med at uerstattelig natur ødelægges.

De mange benægtelser og unddragelse af information fra Transportministeriets og Vejdirektoratets side, gør at man som borger har meget lidt tillid til den demokratiske proces ang. projektet.

Enhver politiker der skal tage SÅ stor en beslutning som et gigantisk anlægsprojektet over Egholm er, bør sætte sig ind i sagen, førend der stemmes.
Hvis man som Folketingspolitiker stoler blindt på Transportministeriet og Vejdirektoratet, vil man senere finde ud af, at man er blevet ført bag lyset, da oplysninger ang. asbest er blevet tilbageholdt for Folketinget. Som Folketingspolitiker vil man være medskyldig i en miljø- og sundhedsskandale af ufattelige proportioner mange år ud i fremtiden. Vil I have det på samvittigheden, fordi I ikke brugte tid på at sætte Jer ind i sagen, eller sætter egen agenda over borgerne?
Pas på Danmark og os der bor her - det er os, der har valgt Jer. Bevis nu at I er tilliden værd.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11
9280 Storvorde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. høring af Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse og Transportministerens forslag til anlægslov 2023. Høringssvar vedr. støjgener
Sendt: 11-01-2024 17:55

Høringssvar vedr. støjgener.
Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod motorvejen i Egholmlinjen.
Skrevet af Henrik Sakstrup. Talsperson i Borgerbevægelsen og pensioneret pilot.
https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659f9f0a94983e690da2e6fa/1704959756611/H%C3%B8ringssvar+TRM+st%C3%B8jgener+3.+Limfjordsforbindelse.+TRM.+2023.pdf

Med venlig hilsen
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karina (karinatskov@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:51

Jeg er modstander af en motorvej i Eghomlinjen af flere grunde:

Trafik - En af dem er, at jeg mener, at **en motorvejsring** rundt om Aalborg (og Nørresundby) **er en dybt forældet løsning, som tilmed slet ikke løser de trafikale udfordringer** i og omkring byen, da den ikke aflaster de nuværende forbindelser særligt meget. VVM'en viser, at ikke mange år efter åbningen af Egholmforbindelsen vil belastningen i Limfjordstunnelsen være, som den er nu. Et reelt alternativ til Egholmmotorvejen er aldrig undersøgt, da det blot var en ekstremt overdimensioneret østlig løsning, der i sin tid blev undersøgt. I VVM'en burde derfor indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time om morgenen fra nord mod syd og omvendt om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billgere uden de store omkostninger, der er ved Egholmforbindelsen.

Støj - Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. **En ny motorvej vest om og helt klods op ad byen vil forøge støjen yderligere.** Vestenvinden går som bekendt frisk over Limfjordens vande, og vinden vil bære støjen fra Egholmforbindelsen ind over mange boligområder, som i dag ikke er støjforurenet. Det drejer sig bl.a. om områderne Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg mener, at VVM'en er misvisende både ift., at der netop ikke tages højde for den kraftige vestenvind samt ift., at der opereres med, at støj på 58 dB er et acceptabelt niveau fremfor at anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

Rekreative områder - **Stort set alle Aalborg og Nørresundbys rekreative områder vil blive ødelagt af Egholmforbindelsen**, da den vil ligge tæt på eller gennemskære disse. Det drejer sig om den del af fjordområdet, hvor folk bader, går tur, løber, ror kajak, surfer mv. Også Østerådalen, Drastrup Skov, engarealerne vest for Hsseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, Lindholm Fjordpark og kolonihaverne i Lindholm ødelægges eller påvirkes væsentligt. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som flere tusinde mennesker anvender dagligt. Når der findes alternativer til Egholmforbindelsen, er omkostningerne i forhold til de rekreative områder i Aalborg og Nørresundby simpelthen alt for store.

Med venlig hilsen
Karina Skov
Stigsborg Brygge 153, 2. th.
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Nielsen (petersnielsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar Egholm-motorvejen
Sendt: 11-01-2024 17:47

Til relevant myndighed i sagen om Egholm-motorvejen,

hermed mit høringssvar.

Jeg er født i Aalborg, opvokset i Aalborg, og bosiddende i Aalborg. Jeg er 34 år gammel.

Jeg har aktivt tilvalgt Aalborg som by, på trods af mange andre muligheder, i fx Århus eller København. Dette da jeg dagligt har nydt fjorden, byens ro, og især Aalborgs vestby naturområder, særligt længest vestpå, med udsigt over egholm, og endnu længere vestpå.
Så sent som i aften, sad jeg og så solen gå ned, i netop den bugt, hvor der skal placeres en motorvej.

I dette område, kunne jeg på en vindstille, og frostklar dag som idag, høre lyd af den østlige motorvej. Dette på tværs af hele byen, altså i den modsatte ende af Aalborg. Motorvejen fra øst, høres hele vejen til vest, hvor der skal placeres endnu en motorvej.

Dette skriger for enhver Aalborggenser, fuldstændigt til himlen, om at denne motorvej er en kæmpe fejltagelse!

Det er muligt, at der i diverse målinger, prognoser, statistiker, data, og andet, muligvis ikke findes et problem...

Men det gør der hos de mennesker som hver dag har levet deres liv, i den by, hvor denne motorvej skal placeres!

På trods af at have boet her hele mit liv, have mine venner her, familie her, og mit tilhørsforhold her, så agter jeg at flytte fra byen, til fx Sjælland, eller Thy, i det tilfælde at dette projekt gennemføres. Med mig tager jeg min uddannelse, og mine skattekroner, og mit kulturelle og menneskelige bidrag til byen.

Det hører sig ingen steder hjemme, at løse trafikale problemer, med fortidens løsninger, på denne måde.. Det stritter kraftigt imod tidsånden, og det vil Aalborg som by, lide under!

Dermed må der siges at være flere argumenter imod motorvejen over Egholm, i dette høringssvar. Det være sig både samfundsøkonomisk, miljømæssigt, rekreativt, og støjmæssigt.

Jeg tror simpelthen at Aalborg, som by, ikke længere vil have noget at byde på, i det tilfælde at det bliver en støjplaget by, som Århus,eller København... men uden at have det oplevelseskulturelle at byde på, som disse byer har.
Jeg forudser at Aalborg som by, vil lide af (lide mere af..) fraflytning, af især veluddannede unge, der efter deres universitetsuddannelser i byen, vender tilbage til, eller flytter til andetsteds, udenfor kommunen.

Egholm-motorvejen kan være start på en demografisk død for Aalborg som by.

Dermed mit høringssvar: **Et kæmpe rungende nej til foreslået linjeføring!**

Alternativt eventuelt bør en sådan bringes til afstemning, da konsekvenser ved den førte politik, som beskrevet, kan have enorme konsekvenser, for nuværende beboere, og fremtidige!

Mange hilsner

Peter Schmidt Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)
Fra: Søren Højbjerg (soren@sh01.dk)
Titel: Indsigelse vedr. Supplerende miljøkonsekvensrapport November 2023
Sendt: 11-01-2024 17:47
Bilag: Høringssvar 2024 - SH01 ApS.pdf; Bilag #1_Gravearbejde afslørede farligt fund - som kommunen kendte alt til Nordjyske.dk.pdf;

Se venligst vedhæftede indsigelse og bilag.

Send bekræftelse for modtagelse.

Med venlig hilsen

Søren Højbjerg
Arkitekt & Bygningskonstruktør M.A.K.
Indehaver

SH01

SH01 ApS
Nørholmsvej 73
9000 Aalborg
E-mail: soren@sh01.dk
Mobil: +45 40 99 90 58
CVR: 40876413
Alle ydelser leveres iht. ABR18

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Aalborg d. 11. januar 2024

Til Vejdirektoratet og Transportministeriet (Den "kompetente" nationale myndighed)

På vegne af SH01 ApS vil jeg hermed på det kraftigste gøre indsigelse mod projektet med 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, og udtrykke vores dybeste bekymring over, at man som ministerium og vejmyndighed, i fuld alvor har til hensigt at lade projektet i sin aktuelle form komme til afstemning i Folketinget.

Vi vil bede om at modtage konkret og grundig besvarelse på samtlige punkter der fremføres i nærværende indsigelse.

Følgende emner lægges til grund for indsigelsen:

- **Sundhedsfarlig støj – overskridelse af den naboretlige tålegrænse**
- **Klimamæssige konsekvenser**
- **Vejlinjer gennem kendte deponier med asbestholdigt affald**
- **Påvirkning af Bilag IV-arter**

Sundhedsfarlig støj

Den 3. Limfjordsforbindelse forløber overordnet gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder ved bl.a. Dall Villaby, Sofiendal Enge, Hasseris Enge og Nørholmsvej.

Af den supplerende miljøkonsekvensrapport fra 2023 fremgår det på side 2 at:

Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej.

Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj har væsentlige negative helbredsmæssige konsekvenser.

WHO har i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" /8/ en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser.

WHO konkluderede desuden i 2018, at der er evidens for forhøjet risiko for hjertekarsygdomme ved 59 dB.

En "væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen" med øget sundhedsrisiko til følge er fuldstændig uacceptabel. Det er samtidig uacceptabelt, stærkt kritisabelt og undergravende for folkesundheden, at Vejdirektoratet vel vidende, at det aktuelle projekt potentielt vil medføre alvorlig kritisk sygdom hos borgere i området langs motorvejen, insisterer på at arbejde videre med den nuværende løsning, og ikke i væsentlig højere grad tydeliggør de negative helbredsmæssige konsekvenser af projektet overfor beslutningstagerne. Vejdirektoratet lever i den sammenhæng på ingen måde op til deres ansvar.

Klimamæssige konsekvenser

Af rapporten Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse fremgår det at:

Beregningen på udledninger i anlægsfasen viser, at den samlede CO2e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning

Grænseværdier for hvornår konsekvenserne for klima og miljø betragtes som væsentlige:

Drivhusgasudledninger > 10.000 t CO2e/år

Udledning fra nedrivning
Udledning nedrivningen ville påvirke klimaet med, hvis den skete i dag, er der beregnet en samlet udledning fra nedrivningen på 62.000 ton CO2e. En eventuel nedrivning vil altså også have væsentlige klimamæssige konsekvenser.

Af OPDATERING AF VVM FOREGHOLMLINJEN i 2021 fremgik det ellers på side 412 at:

En mindre og midlertidig udledning fra anlægsfasen vurderes derfor at være et lille bidrag til påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO2, og konsekvensen er derfor begrænset.

Det er tydeligvis svært for jer og jeres rådgivere at afgøre hvorvidt konsekvenserne er væsentlige eller begrænsede ift. klimaet.

På baggrund af den seneste konklusion om at CO2e-udledningen fra anlægget vil have en væsentlig klimatisk påvirkning, er projektet ikke acceptabelt i sin nuværende form for SH01 ApS.

I rapporten Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse, har man forsøgt at fremskrive den forventede CO2e-udledning i anlægsfasen – inklusive "den teknologiske udvikling, der forventes til at føre til CO_2e-reduktioner" på grund af forbedrede fremstillingsprocesser eller ændrede materialevalg for eksempel.

I og med denne teknologiske udvikling ikke eksisterer, og det samtidig er særdeles uklart hvilke materialevalg man skulle kunne ændre og hvilke materialer skulle kunne erstatte asfalt og jernarmeret beton, kan fremskrivningen ikke lægge til grund for nogen som helst brugbar konklusion eller retvisende resultat.

Anlæggelsen af 3.Egholdforbindelsen med sine mange betonkonstruktioner bidrager negativt til klimaet – hvilket er stik imod det der er behov for i verden.

Vejlinjer gennem kendte deponier med asbestholdigt affald

Af Supplerende miljøkonsekvensrapport november 2023 side 37 fremgår følgende:

Forurenet jord

Udover de kortlagte forureninger, er der flere opfyldte områder, hvor der er risiko for, at der kan forekomme forurenet jord (Supplerende miljøkonsekvensrapport november 2023 side 37)

Der er ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening.

Der er ikke kendskab til omfang af eventuel udsivning af gas ved tidligere lossepladser, som i form af kuldioxid og metan kan påvirke arbejdsmiljø, afgravningsmetode og jordhåndtering.

Af korrespondancer med VD's Niels Fejer Christiansen, kan det konkluderes at VD er udmærket bekendt med specifikke forureningsforhold i linjeføringen.

Her skal navnlig fremhæves tilkørselsvejen fra Mølholmsvej til Egholmlinjen, som i projektet etableres tværs gennem et område, som i en årrække har fungeret som deponi for asbestholdigt støv, asbestfibre og asbestholdige fibercementplader fra Dansk Eternit Fabrik.

VD har iht. korrespondancen med Niels Fejer Christiansen og oversigtskort over prøveudtagninger ikke udført de relevante og nødvendige jordprøver i det aktuelle områder, og kender således ikke forureningens omfang, karakter eller koncentration ift. asbest, som på grundlag af bl.a. etablering af Region Nordjyllands helikopterlandingsplads i området i 2015, kan være særdeles omfattende.
Se: https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/kommunen-fortalte-ikke-om-farlig-asbest-det-er-uansvarligt/bc33bfaa-5dbb-4210-b073-4f2cbe69c787
Se desuden Bilag #1

Koncentrationen af det asbestholdige affald vurderes at være betydelig og i et omfang man i Danmark ikke tidligere har skullet håndtere i umiddelbar nærhed af boligområder med bl.a. dagplejere og daginstitutioner. Det er således uvist, om det er muligt at foretage en 100 % sikker og korrekt håndtering af den asbestholdige jord, og sikre at der ikke spredes asbestfibre til de omkringliggende boligområder. Det er desuden uvist hvilken økonomisk konsekvens håndteringen vil medføre, såfremt det med sikkerhed kan konkluderes og dokumenteres at det er muligt at foretage en 100 % sikker og korrekt håndtering af den asbestholdige jord.

Det er forbundet med en klar usikkerhed, hvorvidt det er muligt at håndtere jord med ekstraordinær høj koncentration af asbestfibre på forsvarlig vis. Der skal inden projektet sendes til afstemning i Folketinget nødvendig foretages tilstrækkelige undersøgelser af jordforholdene i området hvor Mølholmsvej forlænges mod Egholmlinjen, for at opnå klarhed over de sundhedsmæssige og økonomiske konsekvenser.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Påvirkning af Bilag IV-arter

Anlæggelsen af Egholmlinjen har en række negative konsekvenser for bl.a. odderen som er en beskyttet bilag IV-art.

VD ønsker at fravige beskyttelsen med henvisning til at etablering af Egholmlinjen er af *bydende nødvendigt hensyn til væsentlige samfundsinteresser,* og at der *ikke findes tilfredsstillende alternativer*.

Som VD er udmærket bekendt med:

- Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle- og rasteområde. (kilde: www.mst.dk)
- EU-Domstolen har anlagt en restriktiv fortolkning af fravigelsesbestemmelsen.
- Der skal være tungtvejende grunde til at fravige beskyttelsen.
- Begrebet bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser er ikke defineret i habitatdirektivet eller EU-Domstolens praksis.
- Fravigelsen må ikke hindre, at den pågældende bestands bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde

I den supplerende VVM side 16 fremgår det dog at man som ”afværgetiltag” vil:

- Gøre områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder ved at skabe forstyrrelser i områderne.
- Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, støj fra naturlige fjender og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund)
- Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afgive afføring og urin i området
- Endelig skal der afspilles lyde hen over natten og vil dermed skræmme odder væk fra området

Her må man undres kraftigt over VD’s fortolkning af forbuddet mod forstyrrelse af Bilag IV-arter.

Jeg hæfter mig desuden ved følgende udsagn i den supplerende miljøkonsekvensrapport:

- *På trods af de forslåede afværgeforanstaltninger har det ikke været muligt at udelukke en væsentlig påvirkning på den lokale bestand af odder (suppl. VVM side 14)*
- *Dette skyldes, at der ikke er dokumenteret virksomme afværgeforanstaltninger for inddragelse af yngleområder for odder (suppl. VVM side 14)*
- *Der etableres en motorvej gennem et yngle- og rasteområde for odder, og det er ikke muligt at afvise, at støj fra motorvejen vil påvirke ynglehabitatet for odder væsentligt.*
- *En påvirkning af opretholdelsen af den økologiske funktionalitet af yngle-og rasteområdet for odder vil dermed ikke kunne udelukkes*

I baggrundsrapporten for fravigelse for Bilag IV-arten odder fremgår det derimod:

- *Fravigelsen vil ved de beskrevne afhjælpende og kompenserende foranstaltninger ikke hindre opretholdelse af bestandenes bevaringsstatus for odder*
- *Projektet omfatter ikke forsætlig forstyrrelse af bilag IV-arter (side 13)*

Iht. den supplerende VVM hindrer fravigelsen netop, at den pågældende bestands bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde. En planlagt forstyrrelse med bl.a. hundeluftning og udledning af afføring og urin i yngle- og rasteområdet, må nødvendigvis betragtes som 100 % forsætlig. Herved er betingelserne for fravigelsen ikke er opfyldt.

Der er desuden ikke entydighed eller sammenhæng mellem konklusioner og udsagn i henholdsvis den supplerende VVM og i baggrundsrapporten.

Den manglende entydighed giver et uklart billede af konsekvenserne for den beskyttede bilag IV-art, og vidner samtidig om en proces med udarbejdelse af den supplerende VVM, hvor der ikke er udført tilstrækkelig kvalitetskontrol. Her kan man passende stille sig selv det spørgsmål, om hvilke elementer i rapporten der i øvrigt heller ikke er udført kvalitetskontrol på, og dermed heller ikke er retvisende.

Jeg hæfter mig desuden ved følgende øvrige udsagn:

- *Påvirkning af bilag IV-arter i anlægsperioden kan potentielt forekomme som følge af de kilder til påvirkning, der er vist i Tabel 2 1.*

- *Påvirkningerne sker som følge af arealinddragelse af levesteder, ændringer i levesteders grundvandsstand, udledning af vand, sediment eller forurenende stoffer til levesteder, forstyrrelse ved støj og lys fra anlægsarbejdet samt spredning af invasive arter til arternes levesteder.*

- *I driftsfasen vil påvirkning af bilag IV-arter som følge af motorvejsanlægget i form af vejen som barriere for spredning samt støj og lys fra vejen. Vejen som barriere vil desuden medføre risiko for påkørsel af krydsende dyr.*

- *Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet.*

- *Projektet kan øge antallet af trafikdræbte dyr.*

- *Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet som følge af forstyrrelse ved lys, som også kan påvirke yngle-rasteområder samt fourageringsområder.*

- *Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet som følge af forstyrrelse ved støj, som også kan påvirke yngle-rasteområder samt fourageringsområder.*

Manglende alternativer

VVM- redegørelsen for 3. Limfjordsforbindelse i 2011 omfattede udover Egholmlinjen 2 øvrige alternativer. Alternativer som også indgik i VVM'en fra 2006 og som nødvendigvis må vurderes som reelle og mulige alternativer. Der findes således mulige alternativer til Egholmlinjen. Hertil skal det bemærkes, at det ene alternativ med en ekstra tunnelforbindelse aldrig er blevet undersøgt eller justeret ift. den aktuelle omfattende byudvikling siden 2011, hvorved det på nuværende tidspunkt og det foreliggende grundlag ikke med rette kan konkluderes at denne linjeføring ikke vil kunne udgøre et "tilfredsstillende alternativ", eller ville være tilsvarende eller bedre samfundsøkonomisk forrentning end Egholmlinjen.

Grundlaget for fravigelsen iht. artikel 16, stk. 1 er således ikke til stede, og konklusionen i fravigelsesdokumentet, *Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d* er således lodret forkert.

Fravigelsen er ikke nødvendig for effektivt at bidrage til *bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser* og der findes en alternativ løsning!

Hertil skal det fremhæves at den i VVM fra 2021 vurderede samfundsøkonomiske gevinst på 0,04-0,08 % var så lav at selv mindre komplikationer ved udførelsen, forsinkelser, prisstigninger på råmaterialer, samt den generelle konjunktur og aktivitet i byggeriet vil være betydelige variabler som kan medføre ingen eller endda negativ samfundsøkonomisk gevinst. Siden 2021 har vi netop set væsentlige prisstigninger på råmaterialer, høj inflation og væsentlige rentestigninger, hvorved det er usandsynligt at projektet skulle være blevet mere rentabelt siden 2021, som man ellers forsøger at argumentere for i de temmelig overfladiske "opdaterede samfundsøkonomiske beregninger" fra oktober 2023.

Fravigelsen og en vedtagelse af en anlægslov på det aktuelle grundlag vil derimod med sikkerhed medføre at, sagen vil blive rejst ved EU-domstolen, som givetvis vil resultere i væsentlig forsinkelse og fordyrelse af projektet, og i yderste konsekvens medføre, at der ikke kan indrømmes fravigelse og projektet dermed ikke kan realiseres, hvorved der er spildt tid og skattekroner på ingenting.

Det er vores vurdering at projektet i sin aktuelle form, og den manglende vilje til at inddrage og undersøge alternative løsninger udgør et potentielt væsentligt økonomisk tab for den danske stat, og at fremstillingen af, at der ikke findes tilfredsstillende alternativer er direkte misvisende.

Det kan man som ansvarlig myndighed ikke være bekendt overfor danskerne.

Det er desuden vores vurdering at VD's og Transportministeriets håndtering af VVM-processen siden 2011 har været stærkt kritisabel og mangelfuld og direkte undergravende for demokratiet, miljøet, klimaet. Man har siden 2011 bevidst overdimensioneret alternative løsninger, og foretaget sine konklusioner på enten fejlagtigt og/eller ufuldstændigt grundlag, hvilket har medvirket til at mislede politikere i såvel Folketinget som i de respektive kommunalbestyrelser og byråd i Nordjylland.

Vi håber og forventer inderligt, at denne aldeles uforståelige og unødvendigt ansvarsløse forvaltning af sin kompetence og integritet, vil blive udstillet ifm. med den kommende proces.

Med venlig hilsen

Søren Højbjerg
Arkitekt & Bygningskonstruktør M.A.K.
Indehaver

SH01 ApS
Nørholmsvej 73
9000 Aalborg
E-mail: soren@sh01.dk
Mobil: +45 40 99 90 58
CVR: 40876413

MILJØ

Gravearbejde afslørede farligt fund – som kommunen kendte alt til

Selvom kommunen selv var med i planlægningen, nævnte de ikke noget om deponiet nedenunder byggeprojekt. Det møder nu skarp kritik fra 3F



Rambøll har i et notat til kommunen vedhæftet billeder af, hvad de fandt i jorden under arbejdet. Foto: Rambøll



Thomas Lee
Journalist

02. maj 2021 kl. 06:00
Opdateret 09. maj 2022 kl. 14:22



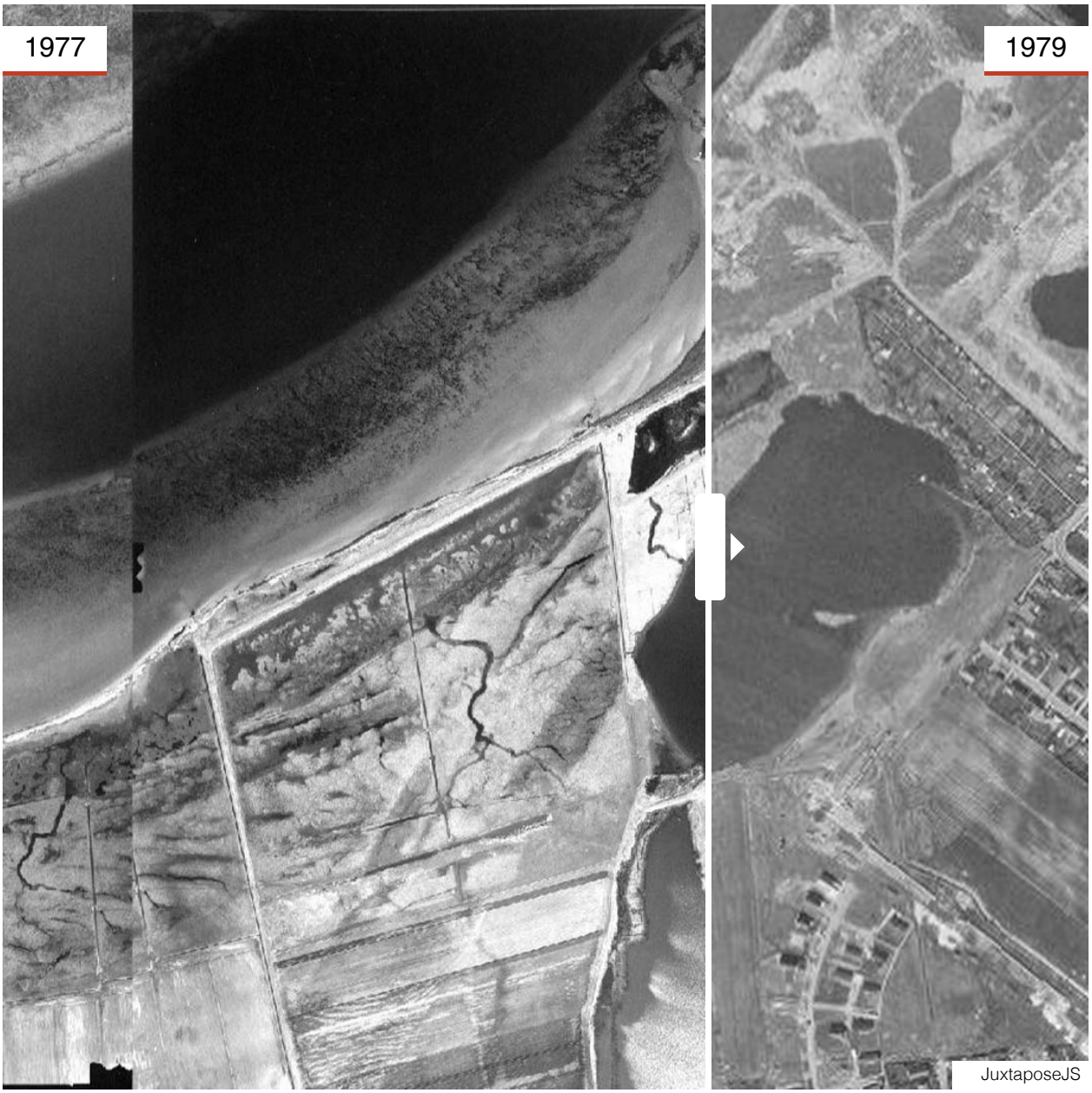
AALBORG: Det er en af de overraskelser, man ikke har lyst til få, når man har gang i de store gravemaskiner. Det er september 2015, og byggeriet af en ny helikopterlandingsplads til lægehelikopteren er i fuld sving vest for Aalborg.

Men jorden er ikke som forventet – for under arbejdet finder man både gamle eternitplader og rester af poser, hvor der står asbesto på. Arbejdet stoppes, og der tages tre prøver – alle tre viser, der er asbest i jorden.

For arbejderne, regionen, der har bestilt arbejdet, og Rambøll, der er konsulent på projektet, kommer det som en overraskelse. De vidste ikke, Aalborg Kommune tilbage i 1970'erne lavede et deponi netop her til affald fra eternitfabrikken – for det havde kommunen ikke nævnt i planlægningsarbejdet.

Gammelt, farligt affald

Deponiet, der ligger lige vest for Renseanlæg Vest, stammer fra slutningen af 1970'erne. Dengang søgte Aalborg Kommune om tilladelse til at lave en inddæmning i fjorden, så man fik noget mere plads, man så kunne fylde op med affald fra eternitfabrikken.



Affaldet fra Dansk Eternit-Fabrik blev deponeret i et inddæmmet område på gammel fjordbund. Luftfotos: Flyfotoarkivet/Geonord. Grafik: Christian Made Hagelskjær

Ifølge de gamle ansøgninger og tilladelser, ville der over to år blive kørt omkring 20 læs affald til deponiet om dagen. Affaldet bestod af ca. 55 procent Siporex, ca. 35 procent eternit og ca. 10 procent diverse, som dækker over brugt emballage og støv fra opfejning.

Deponiet blev dækket med jord – og har siden fungeret dels som opfyld for renseanlægget og senest som et rekreativt område med både bænke og sti langs vandet.

Da regionen i samarbejde med kommunen skulle finde en ny placering til helikopterlandingspladsen, der bruges af læge- og redningshelikopterne, valgte man placeringen her vest for renseanlægget.

Nordjyske har fået aktindsigt i processen op til byggeriet, og selvom Aalborg Kommune både

har været en del af planlægning og medforfatter til VVM-undersøgelsen, som de selv har godkendt, så har kommunen ikke nævnt deri, at de 40 år tidligere har lavet et deponi samme sted. Og at der derfor var en vis risiko for at støde på gammelt affald fra eternitfabrikken – heriblandt farlige asbestfibre, der kan føre til lungehindekræft.

Kommunen fortalte altså hverken regionen eller entreprenøren om deres eget deponi med farligt affald.



I alt blev omkring 300 tons asbestholdigt materiale kørt til deponi. Foto: Rambøll

Et svigt

Entreprenøren, Bjerregaard & Vigel Pedersen A/S, har ikke ønsket at stille op til interview om sagen. Men formanden for 3F i Aalborg, Allan Busk, mener det er uansvarligt, kommunen ikke har fortalt, hvad der lå i jorden, inden arbejdet gik i gang.

- Det er da et svigt. Der er jo nogle mennesker, der kan have fået asbest i lungerne på baggrund af det her.

- Man tror ikke på det, når man tænker på, vi er i det 21. århundrede. Man kunne forstå, hvis det var i 1800-tallet, at den slags ting kunne ske. Det burde under ingen omstændigheder kunne ske i dag, fastslår han.

Ifølge VVM-undersøgelsen for landingspladsen har man vurderet jorden blandt andet ud fra de oplysninger, der er tilgængelige i Miljøportalen. Et centralt register over forureninger, som trækker sine oplysninger fra regionerne. Det er nemlig regionerne, der kortlægger jordforureninger.

Men Region Nordjylland var ikke nået til at kortlægge dette område endnu på daværende tidspunkt. Det fortæller Kenn Mortensen, der er kontorchef i kontoret for jordforurening i Region Nordjylland. Ifølge kontorchefen kortlægger man forurenede områder i en prioriteret rækkefølge, hvor områder med drikkevandsinteresser har førsteprioritet.

Med andre ord – der var altså ikke nogen oplysninger om deponiet at trække fra regionen. Alligevel har kommunen i planlægningsarbejdet ikke oplyst, hvad de selv tidligere har foretaget sig på området.

Regionen fik desuden taget nogle jordprøver inden arbejdet gik i gang – men de viste ikke tegn på asbest, da man ikke testede for det.

I en mail til Aalborg Forsyning, det kommunalt ejede selskab, der ejer grunden, skrev regionens bygherrerådgiver dengang:

- Det er særdeles uheldigt, at I ikke loyalt har oplyst os om, at der er asbestforurening i jorden, hvor vi har aftalt etablering af helikopterlandingsplads. Dette skulle være oplyst i forbindelse med fremsendelse af lejekontrakt til os.

Efter man konstaterede, der var tale om asbest, fortsatte arbejdet med pladsen efter de gældende sikkerhedsregler. Og de er strikse, fortæller Allan Busk.

- De er rimelig strikse, for asbest skal man virkelig passe på. Vi har rigtig mange medlemmer, som har mistet livet på grund af asbest - selvfølgelig mest arbejdere på de fabrikker, hvor det har været anvendt i stor stil. Men det er farligt, og det er bevist mange gange på højeste sted, at det giver kræft og andre sygdomme. Så de er strikse, og derfor synes jeg, det er helt uhørt det her.



Jorden, hvor det gamle deponi ligger, er i dag ejet af Aalborg Kloak, som er ejet af Aalborg Kommune. Regionen lejer arealet, indtil helikopterne i fremtiden skal lande ved det nye sygehus. Foto: Rambøll

En fejl

Fungerende rådmand for energi og miljø, Per Clausen (EL), er enig i, at arbejderne burde være blevet oplyst om det farlige, asbestholdige affald, inden de gik i gang med at grave.

Hvordan kan det gå til, at Aalborg Kommune, der ved, der skal bygges oven på et gammelt deponi, ikke fortæller det i processen?

- Det kan jeg ikke sige med sikkerhed. Jeg formoder, det er fordi, man ikke har været opmærksom på det, fordi man har vurderet, at registreringen af de her deponier er sket efterfølgende i regionen. Og det derfor er dem, der har haft overblikket over det, siger Per Clausen, der dog understreger, det er en fejl, den oplysning ikke blev videregivet.

- Om det så er en fejl, man kan direkte henføre til Aalborg Kommune, det skal jeg ikke kunne sige. Men det er selvfølgelig en fejl, at man ikke er opmærksom på det, før man starter byggeriet. Det er jeg helt enig i.

Vil ikke placere ansvaret

Rådmanden vil ikke bruge ressourcer i dag på at finde ud af, hvem der begik fejlen dengang, men erkender kommunen burde have sagt noget.

Del artiklen
Når du deler en artikel, bliver den åbnet i 48 timer for dem du deler med.

- Jeg synes, det er helt afgørende, den information skulle have været givet – og hvis Aalborg Kommune havde den information, og det burde Aalborg Kommune have, så skulle kommunen selvfølgelig have givet den.

- Grundlæggende er der begået en fejl, og i den udstrækning at Aalborg Kommune er involveret i den fejl, så skal vi selvfølgelig sikre os, at det ikke gentager sig, siger han og fortsætter:

Forsiden



BYGGERI

Historisk bygning skal gennemrenoveres, og det har sat arkitekten på en særlig opgave

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm - Høringssvar vedr. retssikkerhed
Sendt: 11-01-2024 17:42

Høringssvar vedr. retssikkerhed.
Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod motorvejen i Egholmlinjen.
Skrevet af Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole.
https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659aa470c7059426f110988a/1704633456450/Retssikkerhed.pdf

Med venlig hilsen
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette og Per Bussborg Dall (bussborg.dall@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 17:10
Bilag: Indsigelse mod motorvej over Egholm.docx;

For mig giver det mening at udvide den nuværende forbindelse med to ekstra rør samt udvide tilkørselsforholdende til tunnellerne. Det giver god mulighed for at regulere trafikken i myldretiden, så der er 3 rør åbne for myldretidsretningen, den kan så vendes til myldretiden skifter retning. Det giver også god mulighed for at trafikken kan glide, hvis et af rørende skal repareres.

Selvom Egholm-motorvejen bygges vil der stadig ske uheld i tunnellen. Hvad hjælper det ved uheld i tunnelen – eller blot på den nordlige side af den kommende Dal-udfletning -, at lede trafikanter som skal til Fr.havn over på Egholm-motorvejen? Så ender de på Hirtshalsmotorvejen med de komplikationer det kan ha – det er jo en kæmpe omvej. Og ikke mindst hvad med dem som kommer Nordfra mod syd på den gamle motorvej – hvordan skal de komme over på Egholmmotorvejn??

Hvis trafikanter på vej mod Nord er kommet forbi udfletningen til Egholm-motorvejen, skal de stadig ved omkørsel ledes gennem byen. Måske endda værre end tidligere, hvis de søger mod den nye mortorvej gennem midt- og vestbyen. Ellers er der ingen forskel i forhold til i dag. Og det er meget værre med trafikken nordfra mod syd.

En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre. Det er meget logisk, at udvide den gamle motorvej med 2 nye tunnelrør – det vil løse langt de fleste problemer i forhold til en motorvej hen over Egholm.

Se i øvrigt vedhæftede for mange andre grunde til at opgive en 3. Limfjordsforbindelse hen over Egholm

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

https://nejtilegholmmotorvej.dk/vvm-anlaegslov-2023/aktuelle-hringssvar-fra-borgerbevgelsen

Med venlig hilsen
Per Bussborg Jensen
Vestre Alle 49
9000 Aalborg

Høringssvar vedr. anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Hermed mit bidrag til, hvorfor en motorvejsforbindelse over Egholm ikke er en god ide.

Logik:

For mig giver det mening at udvide den nuværende forbindelse med to ekstra rør samt udvide tilkørselsforholdende til tunnellerne. Det giver god mulighed for at regulere trafikken i myldretiden, så der er 3 rør åbne for myldretidsretningen, den kan så vendes til myldretiden skifter retning. Det giver også god mulighed for at trafikken kan glide, hvis et af rørende skal repareres.

Selvom Egholm-motorvejen bygges vil der stadig ske uheld i tunnellen.

Hvad hjælper det ved uheld i tunnelen – eller blot på den nordlige side af den kommende Dal-udfletning -, at lede trafikanter som skal til Fr.havn over på Egholm-motorvejen? Så ender de på Hirtshalsmotorvejen med de komplikationer det kan ha – det er jo en kæmpe omvej. Og ikke mindst hvad med dem som kommer Nordfra mod syd på den gamle motorvej – hvordan skal de komme over på Egholmmotorvejn??

Hvis trafikanter på vej mod Nord er kommet forbi udfletningen til Egholm-motorvejen, skal de stadig ved omkørsel ledes gennem byen. Måske endda værre end tidligere, hvis de søger mod den nye mortorvej gennem midt- og vestbyen. Ellers er der ingen forskel i forhold til i dag. Og det er meget værre med trafikken nordfra mod syd.

En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre.

Det er meget logisk, at udvide den gamle motorvej med 2 nye tunnelrør – det vil løse langt de fleste problemer i forhold til en motorvej hen over Egholm.

Rekreative områder.
Mange rekreative områder og åndehuller omkring Aalborg vil blive ødelagt eller i hvert fald blive mindre attraktive, hvis Egholmmotorvejen bliver vedtaget. Det gælder f.eks. Østerådalen, det flotte naturområde omkring Drastrup, Hasseris Enge, Vestre Fjordpark, Lindholm Strandpark og ikke mindst Egholm.

Disse områder bruges af mange borgere i Aalborg og omegn til mange forskellige aktiviteter, gåture, cykelture, løbeture, skovture, skolearrangementer, børnehavearrangementer, familiearrangementer, firmaarrangementer mm., for slet ikke at tale om de store aktiviteter på selve fjorden. Disse aktiviteter vil blive stærkt svækket, rent natur-, lugt- og støjmæssigt, hvis Egholmsforbindelsen bliver en realitet.

Der er heller ingen tvivl om, at fugle- og dyreliv vil blive påvirket negativt af en sådan forbindelse. Selve Egholm er en Oase her i vores by, det er da helt fantastisk og ekstraordinært.

Alt for mange rekreative områder vil simpelten blive spoleret af Egholsmotorvejen - det vil være synd og skam for os alle - og ikke mindst for næste generation.

Og også for mindst 100.00 turister årligt.

Støj:

Jeg bor tæt på Hasseris og færdes meget i Høje Hasseris, hvor der er en pragtfuld udsigt ud over Limfjorden, Egholm og Vendsyssel - og i øvrigt også til Himmerland, hvor man i klart vejr kan se helt til Tinghøj Tårnet 40 km borte, syd for Rold skov - og samtidig også en del af motorvej E45 syd for Svenstrup 10 km borte. Ganske rigtigt, jeg er på en af Aalborgs mange toppe - som i øvrigt fortsætter til Skalborg. Der er en fremherskende ro og mange har fundet dette herlige sted at gå, løbe og cykle ture med den pragtfulde udsigt - og specielt i skumringen kan de flotteste solnedgangens opleves i selskab med fuglene, som synger solen ned.

Det er ingen hemmelighed, at der overhovedet ingen beskyttelse er mod vestenvinden i dette område - og vestenvind er der jo oftest. Det er også logisk for de fleste, at hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet vil det pga. vestenvinden være helt umuligt at støjdæmpe larmen fra motorvejen i de højdedrag, som ligger øst for Egholmvejen - og det berører Skalborg, Høje Hasseris, Skovbakken og på Nørresundbysiden Lindholm Høje og området omkring Skansevejen. Der vil også komme lugtgener ført med vestenvinden.

Det flotte view, jeg netop har beskrevet, bliver i hvert fald i mine øjne, samtidigt totalt spoleret med udsigten henover en motorvej - og det vil være både mod Syd, Nord og ikke mindst vest.

Det er da meget ulogisk at etablere en motorvej vest for beboelige (og for den sags skyld også ubeboelige) højdedrag, hvor det vil være umuligt at støjdæmpe mod.

Endvidere færdes jeg meget i Aalborgs vestby - og på Egholm - her vil støj og lugt fuldstændig splitte området af.

Økonomi Vest contra øst mm.:
Det her kan gøres grønnere, hurtigere og billigere.

Det er uansvarligt at træffe en beslutning uden at mere klimavenlige og mindre indgribende løsninger er undersøgt.

Beskrivelsen af en øst-løsning i VVM'en fra 2011 var overdimensioneret. Den løsning var dermed ikke korrekt belyst.

Jeg ser gerne at en mindre omfattende og mere realistisk løsning med et ekstra tunnelrør i øst undersøges sammen med en afkørsel fra E45 til City Syd. Støj ved boliger langs den eksisterende E45 er et kæmpe problem. Støjreduktion her skal medtænkes og udføres i starten af anlægsprocessen.

Løsningen skal tage udgangspunkt i nuværende + fremtidig planlagt byudvikling i og omkring Aalborg. Og skal entydigt afspejle de bindende mål i Danmarks Klimalov herunder en "grundig vurdering af klimaeffekten af større anlægsprojekter."

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag. Det vil derfor til gavn for borgere i Aalborg, både øst og vest, at der udføres en ny og seriøs undersøgelse vedr. en østforbindelse.

Egholm:
Egholm -Aalborgs oase.

Egholm – en lille, støjfri og idyllisk ø, i Aalborg vest, tæt på Aalborg centrum. Blot 5 minutter med færgen (som i sig selv er en frisk og herlig oplevelse) – og man er pludselig – ja, ikke bare "på landet", men i naturen - simpelthen en Oase midt i Aalborg..

Man kan vandre på Egholm, og opleve både skov, marker, og ikke mindst stranden, med lavt vand, krabber, og i sæsonen, masser af "baby"-rødspætter om fødderne. Man kan opleve fugle, samt måske være heldig at se den spættede sæl.

Alt dette under 5 km. Fra Aalborg centrum!

Den vestlige del af Egholm og de lave vande mod vest er en del af et internationalt fuglebeskyttelsesområde, og Egholm er hjemsted for flere sjældne, eller ligefrem truede arter, f.eks. lysbuget knortegås, strandtudse og langstilket filtrose.
På vores lille ø findes desuden både lejrplads og shelters, samt en traditionsrig restaurant, og en stor, privatbetalt, naturpark er under planlægning.

Egholm er fuldstændig unik, som den lille perle af natur og fred den er, så tæt på en stor by som Aalborg! Sammen med områderne syd og nord for øen, er den uvurderlig som rekreativt område, og er i høj grad med til at gøre Aalborg attraktiv.

Ifølge Aalborg kommunes egen hjemmeside, besøges Egholm hvert år af op mod 100.000 mennesker, såvel aalborgensere som turister.

Aalborg kommune praler altså gerne af vores unikke lille ø – men er alligevel parat til at slagte den, ved at lave en motorvej henover! – For naturligvis bliver Egholm aldrig den samme, hvis motorvejen bliver en realitet! Aalborg gør heller ikke..

Natur
En motorvej, der er planlagt helt tæt langs Aalborg Vest, hen over Egholm og op over Lindholm i 10 meters højde.
Tæt på børn, voksne, dyr, gennem skov og eng, over strand og vand. Gennem sjældne og pressede dyrearters levesteder. Fredelig grønne områder påvirkes af støj og mikroplast. Dejlige steder, der vækker minder for mange i Aalborg: Friluftsbadet, Egholm, Drastrup Skov, Verdens Ende, Lindholm Høje... for bare at nævne nogle få. Disse steder vil mere eller mindre miste deres værdi som steder, hvor vi kan slappe af og lade op.

Der findes bedre og billigere og langt mere moderne alternativer, der bør undersøges.
Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet opdaterer VVM'en for kun én linjeføring uden at se på alternativer, der er mere skånsomme for vores mennesker og miljø og natur.

Jeg ser frem til et retvisende beslutningsgrundlag med belysning af disse alternativer, navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger, såsom ét parallelt rør i øs, mulighed for vendbar trafik, en afkørsel til City Syd kombineret med effektive støjværn på E45 og gerne andre klimavenlige optimeringer af trafikforholdene.

Forurening:
Utallige undersøgelser viser, at støj er sundhedsskadeligt. En motorvej over Egholm vil lukke Aalborg inde mellem motorveje og give massiv trafikstøj i hele byen. I forvejen er vestbyen i Aalborg grundet vestenvinden konstant udsat for støj fra lufthavnen.

Strandegnene på sydsiden af Limfjorden mod Egholm indeholder værdifulde vandreservoirer, som blandt andet binder forurening og CO2. At mindske dem, vil give yderligere CO2 udslip. Tiden er løbet fra klimaskadelige infrastruktur.

På stranden over mod Eghom (stadig på sydsiden af fjorden), er et gammelt asbestlager bestående især af tagplader nedgravet. Oprydningen af dette er ikke indregnet i prisen for den nuværende linjeføring. Men bør dog rydddes op alligevel.

Motorvejslinjeføringen vil komme til at gå gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Rimelighed
Det er vel rimeligt, at de ønsker beboere som kommer til at bo tæt på motorvejen vejer mere end de virksomheder, beboere og erhverv som får gavne af motorvejen i det nordjyske. Det er trods alt førstnævnte, som vil blive generet af støj, forurening og udsigt og som vil påvirke deres vanddepoter ,natur , rekreative områder mm - derfor burde der laves en undersøgelse, hvor mange af disse som ønsker denne vanvittige motorvej - jeg er sikker på, at det vil være et overvældende flertal af disse, som er modstander af motorvejen. Derfor bør beboere i Dall, Drastrup, Hasseris, Lindholm og højdedragene i disse områder mm. blive involveret i en meningsmåling ang denne motovrej - det vil være ret og rimeligt.

Desuden er det urimeligt, at der ikke siden 2014 er undersøgt alternative muligheder for en 3. limfjordsforbindelse, f.eks mod øst - tilstødende den allerede eksisterende motorvej. Der er sket meget siden undersøgelsen fra 2014, bl.a. er industrien øget gevaldigt øst for Aalborg samtidig med, at det nye superhospital ligger her - så her skal der alligevel udbygges til- og afkørselsveje.

Det er også beskæmmende, at en motorvej vest for højdedragene i Aalborg Syd og vest samt Lindholm i vest vil blive meget støjplaget af en kommende motorvej, det vil være umuligt at skærme støjen op ad til - og vinden kommer jo for det meste fra vest - det vil forøge støjen op ad til. Endvidere vil mortorvejen flere steder blive opført i fra 4 -10 meters højde , det vil både syns- og støjmæssigt gøre opførelsen til en katastrofe.

Sanselige indtryk bliver spoleret.
Prøv at stå på Høje Hasseris med udsigt ud over Himmerland til den ene side, Limfjorden og Egholm lige frem og Vendsyssel til den anden. Et dejligt syn, med tilhørende fuglesang og dejlig frisk luft, en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til gå-, cykel- og løbeture.

Prøv at stå ved "Verden ende" i Lindholm søpark med udsigt til Egholm og limfjorden mod vest, med udsigt til sæler, svaner, gæs og et rigt dyreliv vedfjorden. Et dejligt syn, med masser af frisk luft med vestenvinden, en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til gå-, cykel- og løbeture.

Prøv at tage færgen til Egholm, gå øen en rundt på en dagtur - eller cykel øen rundt - begge med masser af mulighed for pauser med udsigt til et rigt dyreliv, en befriende oase midt i en pæn stor by. Tag de mindre børn med til de børnevenlige strande, fang krabber eller hold skovtur på de mange lækre pladser rundt om på øen. Tag familien med på weekendophold på den store lejrplads med shelters og nyd den dejlige fred og ro. Mange skoler og børnehaver bruger øen som udflugtsmål for hel- eller halv-dagture til et sted, hvor der er masser af aktiviteter og ikke mindst fred og ro. En sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i hele Aalborg daglige positive oplevelser - og

inspirerer til sammenhold og fællesskab på et meget fredeligt område for familier, firmaer, skoler, børnehaver, institutioner mm.

Prøv at sejle på Limfjorden fra Aalborg mod Egholm - i kano/kajak, i sejlbåd, i motorbåd eller på paddleboard og nyd fuglelivet,udsigten, landskabet, naturen , sælerne - ja selv en delfin i ny og næ. Det er der rigtig mange som gør i dag. Tag på aftentur og nyd solnedgangen i vest. Igen en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r sejlere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til fællesskaber og sammenhold,

Alle disse sanser vil lide et frygetligt knæk, hvis Egholmotorvejen bliver til noget, det er ganske logisk - og en tragedie. Det vil gå ud over borgernes velbefindende, det vil smadre alle de friområder som ligger mod vest og Aalborg vil blive en by uden særlig mange rolige åndehuller. Det er en skandale. I værste fald vil det bringe depresioner til mange af Aalborgs borgere.

Konklusion på mit Høringssvar:

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på ovenstående samt de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

https://nejtilegholmmotorvej.dk/vvm-anlaegslov-2023/aktuelle-hringssvar-fra-borgerbevgelsen

Med Venlig Hilsen

Per Bussborg Jensen

Vestre Alle 49

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Schirrer Rasmussen (hellesr1@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmlinjen
Sendt: 11-01-2024 16:56

Høringssvar vedr. Egholmlinjen

1)
Egholmlinjen bekymrer mig meget:
Hvordan vil man undgå fatale naturødelæggelser i Limfjorden og på Egholm, i Hasseris og Sofiendal Enge, i Lindholm og Voerbjerg?

2)
Jeg er uforstående over, at der ikke arbejdes for et oplagt alternativ som forslaget om en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45:
Hvad er begrundelsen for det?

3)
Udryddelsen af nedenstående dyr er dybt uansvarligt:
Hvordan vil man overholde lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der beskytter oddere, flagermus og strandtudser?

4)
Vi ved, at der er fyldt op med asbest i jorden:
Hvordan vil man sikre, at de store asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden, IKKE får sundhedsskadelige konsekvenser ved gennempløjning af jorden?

5)
Div. eksempler fra støjplagede steder viser tydeligt, at trafikstøj er skadelig:
Hvordan vil man undgå den sundhedsskadelige støj, der vil omkranse Aalborg?

6)
Vi skal passe på vores vand:
Hvordan vil man undgå den høje risiko for, at drikkevandsområder i Drastrup ødelægges?

Jeg er imod Egholmlinjen!
Konsekvenserne af denne er aldeles uacceptable, at Folketinget bør afvise, at Egholmlinjen laves.

Med venlig hilsen
Helle Schirrer Rasmussen

Løvstikkevej 70
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Mølby Henriksen (henriksen_hanne@hotmail.com)
Titel: Høringssvar: Bekymring om 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:47
Bilag: Høringssvar.docx;

Kære transportminister Thomas Danielsen

Vi skriver til dig for at udtrykke vores bekymring over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

En motorvej hen over den lille ø vil påvirke både klimaet, biodiversiteten, miljøet og livet i Aalborg. Og så vil den sætte hak i den tillid, vi gerne ville møde vores politikere med. Det er en høj pris at betale. Og det er en beslutning, der rækker langt ind i fremtiden. Derfor håber vi, at du vil tage dig tid til at stoppe op og overveje, om der vitterlig ikke findes en bedre løsning.

At bruge over 7,3 milliarder kroner på en firesporet motorvej vest om Aalborg er forkert fordi:

KLIMA

- Mere motorvej fører til flere biler på vejene og mindre offentlig transport.
- Den CO2, der bliver udledt alene fra anlægsfasen, vil også påvirke klimaet negativt og give hele projektet et samfundsøkonomisk underskud.

NATUR, MILJØ OG BIODIVERSITET

- En motorvej her risikerer at forurene grundvand og drikkevand.
- En motorvej her risikerer at frigøre asbest fra de store depoter langs fjorden.
- En motorvej her risikerer, at man ikke kan beskytte flere truede dyrearter.

LIVET I AALBORG

- En motorvej så tæt på byen vil føre til øget støj. Ifølge Vejdirektoratet kan vi forvente, at motorvejen kan høres i flere kilometers afstand. 28.000 mennesker vil komme til at leve i støj, som på alle måder er sundhedsskadeligt.
- En motorvej vest om byen vil føre til mere trængsel og flere biler i Aalborg Vestby. Det vil skabe en mere usikker skolevej for børn og unge på bydelens fire grundskoler og ungdomsuddannelserne og for alle andre bløde trafikanter.
- Bydelens skoler og børnehaver ikke længere vil have adgang til naturoplevelser og grønne åndehuller i aktiviteter og undervisning.
- Byens rekreative områder spoleres. Det gælder både naturen på Egholm og i Lindholm, kolonihaverne, Vestre Fjordpark med friluftsbadet og de mange vinterbadere, sejlere og roere. Det vil påvirke mange menneskers livskvalitet og ødelægge en stor del af byens sociale liv.
- Aalborg vil blive omkranset af motorvej på begge sider.

TILLIDEN TIL POLITIKERNE OG DEN DEMOKRATISKE PROCES

- Vi som almindelige borgere kan ikke få svar fra vores lokale politikere og indblik i de gode argumenter for at asfaltere Egholm. ”Beslutningen truffet”, lyder det bare igen og igen. Det klinger hult, når selvsamme politikere i årevis har været indædte modstandere af netop en Egholm-forbindelse. Hvad har ændret sig?
- Det er svært at forstå, at politikerne både lokalt og nationalt nægter at undersøge økonomi, forrentning og konsekvenser ved en alternativ forbindelse i form af et ekstra tunnelrør. Hvorfor ikke i det mindste undersøge sagen?
- Den demokratiske proces bliver klemt af den korte høringsperiode hen over julen. Den folkelige modstand mod projektet er stor. Og ingen virker rigtig til at lytte, læse høringssvar eller være interesserede i at blive klogere. Hvor blev den demokratiske samtale af?

Og ved du, hvad det værste af det hele er?

Projektet til de mange milliarder løser ikke engang landsdelens trafikale problemer. E45 har altid været bindeleddet mellem Europa og resten af Skandinavien, og den går øst om byen. Vi er ved at bygge et kæmpe universitetshospital i Aalborg Øst. Vi udvider havnen og godstransporten i Øst. Universitetet og flere store arbejdspladser ligger i Aalborg Øst.

Det er derfor nødvendigt at løse de trafikale problemer i Øst. Det kan ske med et ekstra tunnelrør, der kan skifte retning i takt med myldretiden. Vil I ikke godt tænke en ekstra gang og i det mindste undersøge, om der findes en bedre løsning?

Håbefulde hilsner

Familien Mølby Bach
(Jesper og Hanne, Otto, Siri og Marie)
Ryesgade 25
9000 Aalborg

Kære transportminister Thomas Danielsen

Vi skriver til dig for at udtrykke vores bekymring over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

En motorvej hen over den lille ø vil påvirke både klimaet, biodiversiteten, miljøet og livet i Aalborg. Og så vil den sætte hak i den tillid, vi gerne ville møde vores politikere med. Det er en høj pris at betale. Og det er en beslutning, der rækker langt ind i fremtiden. Derfor håber vi, at du vil tage dig tid til at stoppe op og overveje, om der vitterlig ikke findes en bedre løsning.

At bruge over 7,3 milliarder kroner på en firesporet motorvej vest om Aalborg er forkert fordi:

KLIMA

- Mere motorvej fører til flere biler på vejene og mindre offentlig transport.
- Den CO2, der bliver udledt alene fra anlægsfasen, vil også påvirke klimaet negativt og give hele projektet et samfundsøkonomisk underskud.

NATUR, MILJØ OG BIODIVERSITET

- En motorvej her risikerer at forurene grundvand og drikkevand.
- En motorvej her risikerer at frigøre asbest fra de store depoter langs fjorden.
- En motorvej her risikerer, at man ikke kan beskytte flere truede dyrearter.

LIVET I AALBORG

- En motorvej så tæt på byen vil føre til øget støj. Ifølge Vejdirektoratet kan vi forvente, at motorvejen kan høres i flere kilometers afstand. 28.000 mennesker vil komme til at leve i støj, som på alle måder er sundhedsskadeligt.
- En motorvej vest om byen vil føre til mere trængsel og flere biler i Aalborg Vestby. Det vil skabe en mere usikker skolevej for børn og unge på bydelens fire grundskoler og ungdomsuddannelserne og for alle andre bløde trafikanter.
- Bydelens skoler og børnehaver ikke længere vil have adgang til naturoplevelser og grønne åndehuller i aktiviteter og undervisning.
- Byens rekreative områder spoleres. Det gælder både naturen på Egholm og i Lindholm, kolonihaverne, Vestre Fjordpark med friluftsbadet og de mange vinterbadere, sejlere og roere. Det vil påvirke mange menneskers livskvalitet og ødelægge en stor del af byens sociale liv.
- Aalborg vil blive omkranset af motorvej på begge sider.

TILLIDEN TIL POLITIKERNE OG DEN DEMOKRATISKE PROCES

- Vi som almindelige borgere kan ikke få svar fra vores lokale politikere og indblik i de gode argumenter for at asfaltere Egholm. ”Beslutningen truffet”, lyder det bare igen og igen. Det

klinger hult, når selvsamme politikere i årevis har været indædte modstandere af netop en Egholm-forbindelse. Hvad har ændret sig?

- Det er svært at forstå, at politikerne både lokalt og nationalt nægter at undersøge økonomi, forrentning og konsekvenser ved en alternativ forbindelse i form af et ekstra tunnelrør. Hvorfor ikke i det mindste undersøge sagen?
- Den demokratiske proces bliver klemt af den korte høringsperiode hen over julen. Den folkelige modstand mod projektet er stor. Og ingen virker rigtig til at lytte, læse høringssvar eller være interesserede i at blive klogere. Hvor blev den demokratiske samtale af?

Og ved du, hvad det værste af det hele er?

Projektet til de mange milliarder løser ikke engang landsdelens trafikale problemer. E45 har altid været bindeleddet mellem Europa og resten af Skandinavien, og den går øst om byen. Vi er ved at bygge et kæmpe universitetshospital i Aalborg Øst. Vi udvider havnen og godstransporten i Øst. Universitetet og flere store arbejdspladser ligger i Aalborg Øst.

Det er derfor nødvendigt at løse de trafikale problemer i Øst. Det kan ske med et ekstra tunnelrør, der kan skifte retning i takt med myldretiden. Vil I ikke godt tænke en ekstra gang og i det mindste undersøge, om der findes en bedre løsning?

Håbefulde hilsner

Familien Mølby Bach
(Jesper og Hanne, Otto, Siri og Marie)
Ryesgade 25
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Nygård Møller (lone.nygaard@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 16:45

Til Trafikministeriet

Jeg opfordrer til at forslaget til anlægslov om etablering en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm trækkes tilbage og der gennemføres en fornyet VVM-Proces.

Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelig støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Forbindelsen vil ligge lige op ad daginstitutioner, skoler, sportsarealer, friluftsbad og øvrige grønne områder, hvor byens borger nyder roen og naturen.

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret tonsvis af asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik i fjorden, Såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende.

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevandet. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og kemikalier i forbindelse anlæg og uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet.

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser. Størstedelen af den fjordkrydsende trafik er lokaltrafik og ganske lidt er fjerntrafik ifl. statistikker.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister på vej til og fra Aalborg vælge den motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet.
Udbygningen af Aalborg sker i Øst med nyt sygehus og udbygningen af Aalborg Havn, derfor vil en forbindelse i vest ikke aflaste de nuværende forbindelser nok og en udbygning af øst forbindelsen vil være nødvendig i løbet af få år.
Derfor anbefales at en 3. Limfjordsforbindelse bliver med en udvidelse af et ekstra rør i tunellen.

Min opfordring er at der gennemføres en fornyet VVM undersøgelse, hvor alternative løsninger på trafikmæssige udfordringer undersøges med forbedringer af den kollektive trafik, bedre forhold for cyklister med ekstra cykelstier og cykelbroer.

Venlig hilsen
Lone Nygård Møller
Schleppegrellsgade 39
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Else Schaumburg Jensen (elsescj@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:43
Bilag: Høring Egholmforbindelse.docx;

Med venlig Hilsen
Else Schaumburg Jensen

Høringssvar 3 Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod lovforslaget om anlæggelse af en 20 km lang 4 spors motorvej over Egholm og vest om Aalborg og Nørresundby med forbindelse til E 45.

At lægge den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm og vest om Aalborg/Nørresundby er i følge flere eksperter indenfor natur, miljø, trafik og økonomi væsentlig dyrere end en udbygning af motorvej E 45 og en tredje parallel tunnel, og det vil på både kort og lang sigt have stor negativ effekt på natur og mennesker i form af forurening og støj.

Vedr. Trafik
Det er primært myldretrafikken, der giver flaskehalsproblemer. De fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i det østlige og delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Nye beregninger viser, at flaskehalsproblemet afhjælpes bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg med en paralleltunnel inklusiv tilslutningsanlæg/veje som den billigste løsning både anlægs- og samfundsøkonomisk.

Vedr. Økonomi
Beregninger viser, at en østlig forbindelse er væsentlig billigere end en vestlig, så det vil være en samfundsøkonomisk rigtig beslutning, sammenholdt med de øvrige fordele ved den østlige forbindelse

Vedr. Støj
Med vestenvinden som den regerende vindretning, vil den vestlige del af Nørresundby og Aalborg blive udsat for en unødvendig støjbelastning. At støj påvirker mennesker negativt og kan føre til sygdomme, er veldokumenteret.

Vedr. Natur
En motorvej med tilhørende til- og frakørsler over Egholm vil påvirke naturskønne rekreative områder nord og syd for fjorden foruden selve øen Egholm, f.eks. sydlige del af Østeådalen, søerne ved Nørholmsvej, Verdens Ende, vandskisøen, Vadum Banesti mm
Egholm er i øvrigt levested for beskyttede dyrearter som odder og strandtudse, som begge er beskyttet af EU`s habitatdirektiv, samt lysbuget knortegås. Det er ikke beskyttelse at jage dyrene væk, som foreslået i forhold til odderne

Vedr. Forurening
Aalborg har i mange år arbejde for rent drikkevand og drikkevandsbeskyttelse. Et af disse områder ligge i Drastrup, og ved anlæggelse og senere brug af en vestlig motorvej vil der være stor risiko for uheld med forurening af drikkevandet som konsekvens.
Der er endvidere asbest i fjordbund og arealer, hvor tunnelen skal sænkes/laves, som vil blive frigivet, hvilket giver fare for forurening af fjorden og jorden. Forurening af fjorden kan påvirke både friluftsbad og vinterbadning mm

Jeg henviser i øvrigt til de veldokumenterede høringssvar og ekspertudtalelser, der er kommet.

Jeg forstår ikke, hvordan man kan vælge den dyreste løsning med de fleste negative konsekvenser for natur, når der er en anden mulige løsning.
Jeg håber indsigelserne nytter, så der ikke bliver bygget en vestlig motorvej, som vil få uoprettelige konsekvenser for mennesker og natur,

Til slut vil jeg gerne opponere mod, at jeg/vi som borgere har fået meget kort tid til at gennemlæse og forholde os til lovforslaget i forhold til at komme med et høringssvar. At høringsperioden går hen over julen virker intentionelt og meget lidt demokratisk.

Venlig hilsen Else Schaumburg Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Annie Klausen (annie.klausen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:39

Der er taget en politisk beslutning om den 3. Limfjordsforbindelse som en del af et større forlig om trafiknettet på landsplan.
Den beslutning er ikke ordentlig undersøgt.
Konsekvenserne her er at de rekreative områder vil blive påvirket. Når vi går tur i den dejlige Østre Ådal som kommunen med rette, kan være stolt af, kan man mærke hvilke gener en motorvej vil give. Og endnu en har vi ikke brug for. Vi må passe på at vore oaser og rekreative områder med fredede dyr m.v ikke bliver ødelagt, at Egholm og områderne omkring bl.a. langs fjorden på Nørresundbysiden, ikke også bliver ødelagt af støj.
Det er svært ikke at nævneasbestforurening, skræmmende at det overhovedet overvejes at det område berøres. Ålborg har tilstrækkelig med oplevelser det netop asbest.
Endvidere virker det absurd at de mange arbejdspladser ifb det nye supersygehus ikke bliver tilgodeset med endnu et tunnelrør, som kunne aflaste det voldsomt belastede tunnelrør, vi har nu. Derforuden har kompetente ingeniører undersøgt at endnu et rør ikke på samme måde generer miljøet.
Med venlig hilsen
Annie Klausen
Sendt fra min iPad

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: rgb@nobis.dk (rgb@nobis.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:37

Til Transportministeriet

Jeg skriver for at udtrykke min dybe bekymring og utilfredshed med forslaget til anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse, som er blevet sendt i høring. Dette forslag vil få betydelige konsekvenser for området og bør ikke vedtages uden en nærmere overvejelse af de potentielle risici og alternativer.

Det er forståeligt, at der er et behov for at forbedre infrastrukturen og forbinde områderne omkring Limfjorden. Imidlertid er det afgørende at tage højde for miljømæssige og samfundsmæssige hensyn i denne proces. Jeg er bekymret for, at forslaget om 3. Limfjordsforbindelse ikke giver tilstrækkelig vægt på disse aspekter.

Det er særlig vigtigt at bemærke, at en sådan stor anlægsproces kan have alvorlige konsekvenser for miljøet, herunder påvirkninger på vandmiljøet og biodiversitet i Limfjorden. Vi bør nøje overveje de miljømæssige konsekvenser og implementere passende foranstaltninger for at minimere eventuelle skadelige virkninger.

Desuden er det vigtigt at tage hensyn til de samfundsmæssige konsekvenser af dette projekt, herunder indvirkningen på beboere og virksomheder i området. Det er nødvendigt at sikre, at eventuelle forstyrrelser i forbindelse med anlægsarbejdet og den efterfølgende drift af forbindelsen bliver håndteret på en retfærdig og ansvarlig måde.

Jeg opfordrer derfor ansvarlige myndigheder til at nøje overveje de potentielle konsekvenser af 3. Limfjordsforbindelse og arbejde på at identificere og implementere de mest hensigtsmæssige løsninger, der tager hensyn til både miljøet og samfundet.

Mit høringssvar er baseret på min bekymring for vores miljø og samfundets velvære. Jeg håber, at mine bekymringer og forslag vil blive taget i betragtning i den videre beslutningsproces, og jeg er villig til at deltage yderligere i denne vigtige dialog om udviklingen af 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen,

Rikke Gaardboe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Mangelfuldt grundlag
Sendt: 11-01-2024 16:09

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm: **Grundlaget for VVM redegørelsen- og konklusionerne heri er mangelfulde**

- Der mangler en opdateret vurdering af alternative løsninger til den vestlige forbindelse over Egholm.

Vejdirektoratets oprindelig VVM redegørelse fra 2011 sammenligner Egholmforbindelsen med to alternative traceer (Lindholmforbindelsen og Østforbindelsen) hvor den østlige forbindelse indebar anlæg af en ny paralleltunnel med 2x3 kørebaner, således der i alt blev 12 fjordkrydsende kørebaner. Dette forslag er senere blevet kritiseret af flere af landets ledende trafikforskere, som værende unødigt dyrt og kompliceret, og der er således foreslået en løsning med en paralleltunnel med et reversibelt rør med 3 kørebaner, der løser den samme funktion som paralleltunnelen med de 2x3 kørebaner, men til en betydelig lavere pris. På trods af at VVM redegørelsen for den 3. limfjordsforbindelse er blevet opdateret 2 gange, er dette alternativ aldrig blevet ordentligt undersøgt.

- Dårlig samfundsøkonomi: Den samfundsmæssige værdi af Egholmmotorvejen er stærkt reduceret i forhold til undersøgelsen fra 2011 (ca. 3,5% i seneste VVM mod 7,8% i 2011). Der mangler sammenlignende tal for Østforbindelsen, hvor man tager hensyn til den reducerede anlægssum for den alternative løsning, tager hensyn til byudvikling med flere store arbejdspladser i Aalborg Øst, trafikken til det nye sygehus NAU samt CO2 udledning fra drift og anlægsface.
- Overtrædelse af Habitatdirektivet: I den opdaterede VVM redegørelse konkluderes, i forbindelse med der er konstateret ynglende oddere i traceen for Egholmsforbindelsen, at der ikke findes alternativer til denne forbindelse, hvorfor der søges om fravigelse af habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra a-d, der rummer en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV (herunder oddere). Dette er en overskridelse af gældende EU-lovgivning, idet der er et klart alternativ med en østlig forbindelse, hvor det, som det fremgår af VVM undersøgelsen fra 2011, ikke findes truede dyre arter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Asbestforurening
Sendt: 11-01-2024 15:58

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm: **Forbindelsen vil betyde en risiko for asbestforurening samt udgøre en trussel mod vandmiljøet som følge af sedimentforurening i anlægsperioden**

- Den anvendte detektionsmetode af asbest, hvor grænseværdien er sat til 100 mg asbestfibre pr kg udtørret havbundsmateriale, er urealistisk høj, og kan ikke anvendes som bevis for, at der ikke er skadelige mængder asbest i fjordbunden.

- I de udførte beregninger i VVM redegørelsen er gravespildet sat urealistisk lavt (10%) , det har tidligere været estimeret til 20-73% afhængig af sedimenternes beskaffenhed

- Langs kysten flyder det så meget med eternit, at Aalborg kommune jævnligt fjerner det opskyllede materiale (mindst 2,1 ton) , nye analyser af data fra kommunens og regionens arkiver og gamle luftfotos tyder desuden på, at depoterne formentlig også rækker ind på nabomatriklerne. Hidtil er sagen blevet håndteret på baggrund af en rapport udarbejdet for Aalborg Kommune af konsulentfirmaet WSP, der vurderer sundhedsrisikoen som lav, så længe man blot sørger for at fjerne det synlige eternit. Men det grundlag anfægtes af Øyvind Omland, der er læge og specialist i asbests skadelige virkninger på mennesker og professor emeritus ved Arbejds- og Miljømedicinsk Afdeling på Aalborg Universitetshospital: Omland har udtalt (til Ingeniøren): ”- Det er ikke i orden, at myndighederne sylter sagen og nøjes med at opsamle synlig eternit. For asbest er ikke så uskadeligt, som det bliver fremstillet i risikovurderingen. Den er fyldt med udokumenterede påstande og rummer kun én eneste videnskabelig reference i form af en 20 år gammel WHO-rapport”

- Asbestfibre er skyld i mindst 300 dødsfald om året i DK, hvor hovedparten er knyttet til Aalborgområdet. Ud over kræft i lungehinderne kan asbest forårsage kræft i lunger, strube og æggestokke, og sandsynligvis også i tyk- og endetarm, mavesæk og svælg. (Kilde: Kræftens bekæmpelse)

- Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for de lysbugede knortegæs, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, og er også en del af EU’s fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. Ved et anlægsarbejde som en tunnel og bro til Egholm, vil der ske en forplumring af vandsøjlen, der vil true den i forvejen udsatte vegetation af ålegræs i fjorden, og derved fjerne livsgrundlaget for gæssene.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mathias Christensen (mch@pwtgroup.dk)
Titel: Høringssvar i.f.m. anlægslov til 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 15:48
Bilag: Høringssvar Egholmlinjen 2023-24.pdf;

Att.: Transportministeriet

Vedhæftet er høringssvar i.f.m. høringen til den foreslåede anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Venligst kvitter for modtagelse er nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen | Best regards
Mathias Christensen
Økonomichef

T: +4572454572
M: +4551204522
E: mch@pwtgroup.dk
W: www.pwt-group.com

"This mail might contain confidential information. If you by mistake have received this mail, please confront the sender and delete the mail. If the mail contains any files it is on receivers own responsibility to open. PWT Group does not take any responsibility for lost or damaged data occurred by receiving this mail".

Høringssvar Egholmlinjen

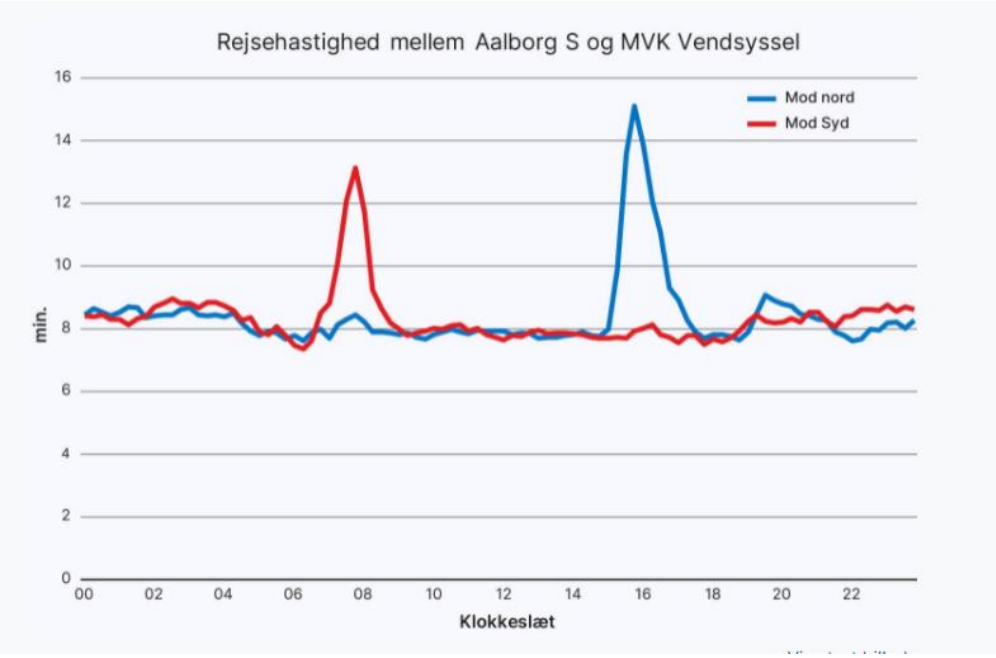
Processen omkring etablering af Egholmlinjen har været yderst kritisabel på mange områder, og etableringen af Egholmlinjen fremstår på en række punkter som værende en alt for dyr og alt for dårlig løsning på de trafikale problemer omkring limfjordskrydsningen ved Aalborg. Ligeledes vil projektet medføre store støjgener for en lang række husstande i og omkring Aalborg og Nørresundby, ligesom den miljø- og klimamæssige belastning vil være massiv. De positive argumenter for linjen synes at være få og mest af alt bero sig på, at *"hvis der ikke sker noget nu, så sker det aldrig".* Hastværk synes desværre at være symptomatisk i hele behandlingen af projektet – herunder det særegne forhold, at anlægsloven er i høring samtidig med den opdaterede VVM og ikke først efter afslutningen af VVM forløbet.

For de mange borgere der ender med at betale prisen for den dårlige løsning – både de som bor omkring motorvejen(e), og de der skal krydse Limfjorden – er forsøget på at haste beslutningen igennem, under påskud af, at man ikke har tid til at undersøge alternativer og konsekvenser ganske enkelt uacceptabel!

Nogle af de primære problemer med etablering af Egholmmotorvejen er beskrevet nedenfor.

Trafikudfordringen med Limfjordskrydsning ved Aalborg løses IKKE med Egholmlinjen!

Den trafikale udfordring med Limfjordskrydsning ved Aalborg handler meget specifikt om biler der skal krydse Limfjorden til og fra arbejde. Aalborg er hele regionens centrum for arbejdspladser, hvorfor arbejdskraften om morgenen bevæger sig Nord til Syd og om eftermiddagen fra Syd til Nord. Dette illustreres tydeligt på nedenstående figur far VVM 2021, hvorfor det ligeledes også tydeligt fremgår at det ikke er et problem at køre fra Syd til Nord om morgenen, og fra Nord til Syd om eftermiddagen.



I de 2 første VVM undersøgelser og beregninger aflastes trafikken i den nuværende Limfjordstunnel kun med hhv. 17% og 23%, hvorfor der ved Vejdirektoratets trafikfremskrivning ved Egholmlinjens forventede færdiggørelsestidspunkt kun vil være en reduktion på 7% af belastningen af den nuværende Limfjordtunnel (E45) i forhold til niveauet i dag. Det er simpelthen en alt for lille aflastning af den nuværende Limfjordstunnel, da belastningen minimum vil svare til et niveau, hvor der historisk også har været store trafikale udfordringer med Limfjordskrydsning.

Da aflastningen er beregnet gennemsnitligt vil den i virkeligheden højst sandsynligt være endnu mindre omkring spidsbelastningstidspunkterne (Nord til Syd fra 7-9 og Syd til Nord fra 15-17), da arbejdspladserne i Aalborg i høj grad er koncentreret omkring E45 i Øst. De 3 største arbejdspladser i Regionen – Aalborg Supersygehus (som endnu ikke er i drift), Aalborg Universitet og Siemens Gamesa – er således beliggende ØST for nuværende E45, hvorfor etableringen af Egholmlinejn vil være fuldstændig irrelevant for transport til og fra arbejdspladser beliggende omkring E45 i Øst.

I tillæg dertil vil Egholmlinjen kun tilgodese trafik i retning af E39 mod Hjørring/Hirtshals, mens trafik i retning af Frederikshavn ikke vil have mulighed for at benytte Egholmlinjen, da Egholmlinjen alene er tilkoblet E39. Dette er yderligere med til at gøre forbindelsen irrelevant, da ca. 60% af motorvejstrafikken nord for Limfjorden går i retning af Frederikshavn.

Økonomien ved Egholmlinjen er dårlig, og der "snydes på vægten"!

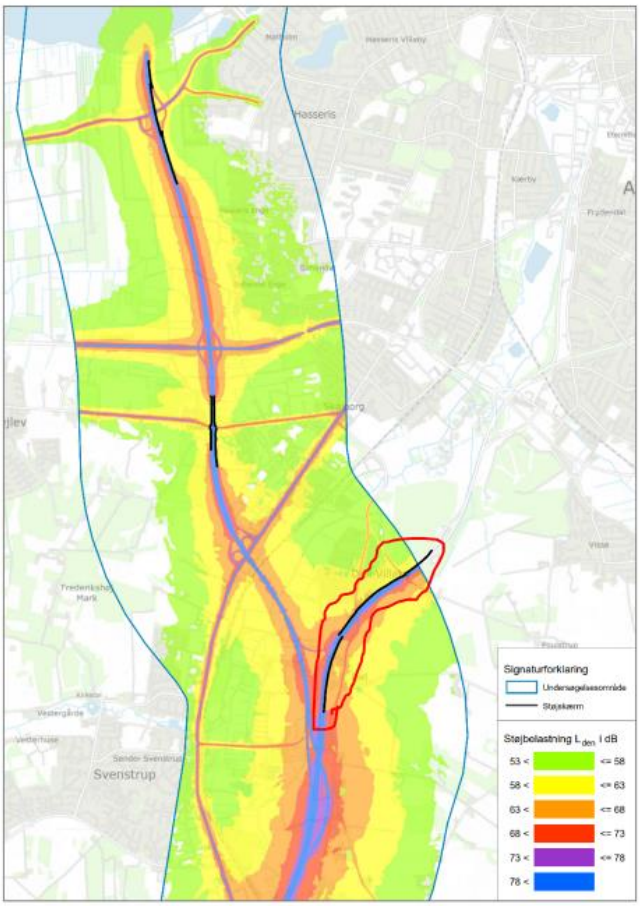
Den interne rentabilitet ved Egholmlinjen er udregnet til at udgøre 3,5%, hvilket er et absolut minimumskrav. På trods af den ekstremt lave interne rentabilitet, så opnås den positive rentabilitet alene ved flere forhold, hvor der "snydes på vægten". Såfremt disse var indregnet i projektet som de logisk korrekt burde, så ville rentabiliteten være betydeligt negativ.

Forhold 1: CO2 forureningen i anlægsfasen "tæller ikke med"

CO2 forurening i anlægsfasen er ikke kvantificeret og regnet med som en omkostning ved projektet. Det er alene den øgede CO2 pga. en stigende trafikmængde, som er indregnet i projektet. Dette er naturligvis yderst problematisk – og klimaet skelner nok ikke mellem om et øget CO2 forbrug sker som følge af anlæg eller som følge af drift. Alene at indregne den driftsmæssige påvirkning i projektet er således problematisk.

Forhold 2: Støj indregnes som en "positiv" effekt

Støj indregnes som en "positiv" effekt med hele 305 mio. DKK, hvilket jo forekommer særdeles ulogisk, og ved nærmere eftersyn ses det tydeligt at dette alene sker på baggrund af "regnearkstrylleri". Den støjmæssige aflastning af den nuværende E45 er ifølge Vejdirektoratet nede på 1-2 DB, hvilket er en svært hørbar ændring. Ligeledes aflastes Limfjordsbroen/Vesterbro (hovedvejen gennem Aalborg) med under 10% trafikmæssigt ved en Egholmlinje, hvorfor den støjmæssige påvirkning her ikke engang er en forbedring på 1 DB. Den "positive" støjeffekt fremkommer således alene ved at der i projektet er indregnet opsætning af støjskærme langs den **nuværende** E45 ved den stærkt støjprægede Dall Villaby. Se kort fra VVM nedenfor:



Figur 3 Støjens udbredelse langs den 3. Limfjordsforbindelse (2045) for strækning syd for Limfjorden.

De opsatte støjskærme har dog absolut INGEN relevans for Egholmlinjen, og burde være opsat for længe siden. Nu er borgere i Dall Villaby så taget som gidsler for at projektet omkring Egholm motorvejen kan udvise en positiv rentabilitet – dette på trods af at de positive støjmæssige effekter af de planlagte støjskærme omkring Dall Villaby i praksis har lige så lidt sammenhæng til Egholm motorvejsprojektet, som en opsat støjskærm i Åbenrå eller Helsingør!

<u>Asbestproblematikken tages ikke taget alvorligt</u>!

Det er stærkt kritisabelt at Asbest problematikken ikke er tilstrækkeligt undersøgt og belyst inden der skal vedtages en anlægslov omkring Egholm motorvejen. Det er påpeget af eksperter at undersøgelsesmetoden af asbest i Limfjorden er mangelfuld og højst sandsynligt slet ikke vil kunne detektere asbestforekomst (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp). Ligeledes er det af tænketanken Geohav adskillige gange dokumenteret, at der er findes betydelige asbestdeponier i motorvejstraceet. Et forhold som Vejdirektoratet enten bevidst nedtoner eller udelader trods omfangsrig dokumentation og øjenvidneberetninger fra da deponierne blev benyttet af Eternitfabrikken i Aalborg. Med tanke på historikken omkring asbest i Aalborg og de mange dokumenterede deponier i og omkring motorvejstraceet er det stærkt kritisabelt at dette forhold først ønskes yderligere belyst og undersøgt, når man er kommet forbi "point of no return". Dette er ganske enkelt uansvarligt og nærmer sig pligtforsømmelse af samtlige relevante myndigheder og politikere, som lader hånt om dette tvivlsspørgmål inden beslutningen tages om anlæg af Egholmlinjen.

Bedre, billigere og mindre invasive alternativer er ikke medtaget i den opdaterede VVM.

Ved den oprindelige VVM fra 2011, så blev der alene belyst en 3. "østlig" løsning ved nuværende E45 med 2 nye tunneler – altså således at E45 i både nord- og sydgående retning blev 6-sporet hele tiden. Dette var og er et både dyrt og overdimensioneret løsningsforslag. Da den trafikmæssige udfordring omkring Limfjordskrydsning ved Aalborg åbenlyst omhandler arbejdskraftens krydsning i retning Nord-Syd om morgenen og Syd-Nord om eftermiddagen, så forekommer det utroligt, at der i den opdaterede VVM ikke er medtaget et forslag omkring anlæg af et reversibelt tredje Limfjordsrør i sammenhæng med den nuværende Limfjordtunnel. Dette ville rent logisk betyde en fordobling af kapaciteten i retning Nord-Syd om morgenen og i retning Syd-Nord om eftermiddag og således både:

1. Være et langt billigere alternativ end Egholm linjen
2. Afhjælpe og fremtidssikre kapaciteten omkring E45 i højere grad end Egholmlinjen
3. Ikke medføre nyetablerede støjgener til 26.000 borgere, hvilket vil være konsekvensen af Egholmlinjen.
4. Være langt mindre invasiv for natur og miljø i Aalborg området.

Ydermere er Lektor Emeritus fra Aalborg Universitet Anker Lohmann fremkommet med et forslag omkring en citytunnel omkring den nuværende E45 krydsning, som ligeledes fremstår som et betydeligt billigere og trafikmæssigt mere fremtidssikret alternativ end Egholmlinjen.

At ovenstående to løsningsforslag, som eksperter vurderer, vil være både billigere og bedre end Egholmforbindelsen, afvises uden yderligere politiske argumenter end at "beslutningen er taget" er simpelthen et hån mod alle danske skatteydere, og i særdeleshed et hån mod de borgere i Aalborg og Nordjylland, som på daglig basis vil skulle leve med generne af Egholmforbindelsen og det forhold at Egholmforbindelsen ikke reelt løser trængselsproblemerne ved Limfjordskrydsningen i Aalborg.

Konklusion:

Inden endelig vedtagelse af en anlægslov omkring en tredje Limfjordsforbindelse bør folketingets partier helt åbenlyst kræve følgende to forhold undersøgt:

1. Asbestproblematikken omkring motorvejstraceet samt planlagte til- og frakørsler skal undersøges til bunds af en kvalificeret og UVILDIG part inden anlægsloven vedtages.
2. De to forslag omkring 1) et reversibelt tredje rør eller 2) en citytunnel skal vurderes og sammenlignes med Egholmlinjen for så vidt angår trafik, økonomi, miljø, støj mv.

Med venlig hilsen

Stine og Mathias Mejlvang Christensen
Lindskovvej 34
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Rubæk (lr@plankonsulenten.dk)
Titel: Bemærkninger til anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 15:48
Bilag: Lene Rubæk bemærkninger.pdf;

Hermed bemærkninger til anlægsloven

Med venlig hilsen

Lene Rubæk
PLANkonsulenten
Schleppegrellsgade 52
9000 Aalborg
Mail: LR@PLANkonsulenten.dk
mobil.: 20 77 80 00

Bemærkninger til anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Hvor blev demokratiet lige af fx siger VVM Direktivet artikel 6 stk 6 at tidsfristen i en sådan høring skal være 'rimelig' og må være under 30 dage for projekter til 10 millioner kr. Ved ikke lige om det er derfor man forsøger at holde sig under i projektet. For jeg er sikker på prisen ikke holder det har det ikke gjort længe for offentlige investeringer.

Selv Miljøministeriet ønsker længer høringsfrist for at kunne svare på høringen som kun er på 19 arbejdsdage, og de får trods alt løn for at besvare. Vi andre skal gøre det i vores fritid, hvor vi skal forholde os til et meget stort materiale.

Man må gå ud fra at I politiker er ligeglad med hvad der kommer ind af høringssvar, det er virkelig en skuffelse for vores demokrati.

Drikkevand

Hvordan tør i at spilde hasard med vores drikkevand ja selv byrådet er tilsyneladen lige glade, selvom de har ofret megen tid og penge på at sikre disse vitale drikkevandsressourcer.

Man har de sidste 30 år gjort meget for at beskytte disse områder, som også er udpeget som Boringsnære beskyttelsesområder (BNBO), hvor der er indgået aftaler for at sikre ekstra beskyttelse. Dem vil i bare lægge en motorvej hen over og tror det er godt, men den dag de bliver forurenet hvem har så ansvaret? Det strider klart mod EU´s drikkevandsdirektiv.

Fravigelse for bilag IV-arten odder mv. – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d og rødlister

Man gør meget ud af habitatkonsekvensvurdering /1/ for projektets påvirkning af Natura 2000-områder, særligt det nærmeste Natura 2000-område N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal (H15 og F1). Det fremgår af habitatkonsekvensvurderingen, at projektets skadevirkninger på arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for N15 kan afhjælpes gennem nærmere angivne afhjælpende foranstaltninger, som kan sikre, at projektet ikke vil skade Natura 2000- områdets integritet. Fravigelsesansøgningen omfatter derfor ikke fravigelse af beskyttelsesbestemmelserne i habitatdirektivets artikel 6.

Kan man nu være sikker på det, der er mange usikkerheder i projektfasen.

Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af

yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt).

Man skriver at projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen og flagermusen inddrages permanent til det kommende vejanlæg. Man erkender samtidig at vidensgrundlaget er for dårlig i forhold til at erstatte dem med nye. Her er VVM mangelfuld. Det forhold gælder også for landindvindingen ved Egholm.

Hvordan kan man tillade at fjerne disse yngle- og rastelokaliteter før man har etableret nye.

Konklusion

Dette projekt er ikke så samfundsøkonomisk nødvendig, at det skal tilsidesætte, vores drikkevand, miljø, natur og belemre os med en masse støj. Det får også store konsekvenser at man vil gennemføre landindvinding ved Egholm for vores rastende fugle og øvrigt dyreliv.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar til d. 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 15:42

Det her er under al kritik. Miljøet bliver tilsidesat totalt, og borgernes ret til at blive hørt undergraves. Et gennemgribende lovforslag sniges ind i en såkaldt høring, helt uhørt.
Borgerbevægelsen har på fortrinlig vis redegjort for dette, derfor sendes citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i det følgende: (citat)

"Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelser af EU-lovgivning.

Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget bekvemt at forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centreres så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes
Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«
- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.
(Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU
og forskningschef i mediejura ved DMJX)

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes
Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber."

Denne anlægslov og såkaldte VVM bør omgående tages af bordet, og miljøet inddrages.

Venlig hilsen

Britta Pedersen
Njalsgade 50, 4.tv
2300 Kbh S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik A Sørensen (henrikas@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 11-01-2024 15:30
Bilag: Høringssvar Lovforslag motorvej i Egholmlinjen-januar 2024.pdf;

Vedlagt høringssvar.

Venlig hilsen
Henrik A Sørensen
Tlf. +45 2010 0695



Støt Julemærkehjemmene

Aalborg den 11.01.2024/HAS

Høringssvar vedr. Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde.

Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges forinden en endelig beslutning kan træffes.

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet endnu engang opdaterer VVM-redegørelsen for kun én linjeføring uden at se på alternativer, der er mere skånsomme for mennesker, miljø og natur.

Jeg ønsker et retvisende beslutningsgrundlag med belysning af disse alternativer. Navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger, såsom ét parallelt rør i øst med mulighed for vendbar trafik, en afkørsel til City Syd kombineret med effektive støjværn på E45 og gerne andre miljøvenlige optimeringer af trafikforholdene.

Siden VVM-redegørelsen fra 2011 er Aalborg vokset kraftigt både i øst og i vest.
I vest primært med beboelse, i øst primært med erhverv.
De store arbejdspladser ligger i øst. Sidan da er også "SuperSygehuset" kommet til.
Det er ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen når behovet primært er i øst.

Forbindelsen over Egholm blev tilbage i 2011/12 blev foretrukket i stedet for en udbygning af forbindelsen i øst via E45. Dette skete på baggrund af et urealistisk opskruet projekt med en ny 6-sporet tunnel under Limfjorden.
Dette gjorde at forbindelsen i øst blev fravalgt på grund af sammenligninger af samfundsøkonomien i projekterne.

Støj er sundhedsskadeligt. En motorvej over Egholm vil lukke Aalborg inde mellem motorveje og give yderligere massiv trafikstøj for rigtig mange mennesker.
Dette virker yderligere paradoksalt i en tid hvor andre byer kæmper med trafikstøj og gennemfører/planlægger store projekter med overdækning af veje og jernbaner. (Eks. Hamborg og Rotterdam)

Aalborg Kommune vil gerne være "Danmarks vildeste" og med på den grønne omstilling.
Samtidig bakker et stort flertal i byrådet op om en naturødelæggende motorvej gennem Østerådalen, Hasseris Enge og Limfjorden og Egholm. Det virker uforståeligt.

Som medlem af såvel roklub som kajakklub og aktiv bruger af fjorden og naturen året rundt savner jeg information om de restriktioner der vil komme for færdsel på Limfjorden og Lindholm Å.
Dette gælder både i anlægsperioden og i tiden derefter.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv.

Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til dørs".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling.

Med venlig hilsen
Henrik A Sørensen
Tyge Brahes Vej 42, st.
9000 Aalborg
Mail: Henrik.a.s@mail.dk
Mobil: 2010 0695

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bent Strandfelt (b9230@outlook.dk)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 15:19
Bilag: Indsigelse mod en Egholmmotorvej.docx;

Vedhæftet indsender jeg hermed min indsigelse mod en motorvej over Egholm

Mvh.
Bent Strandfelt
Tostrupvej 68.
9230 Svenstrup J

Tlf: 9939 2945

Indsigelse mod en Egholmmotorvej.

Projektet har været undervejs i flere årtier og det er indiskutabelt at der er behov for at kapaciteten over Limfjorden øges.

Igennem årene har både en østlig og vestlig forbindelse været diskuteret med fordele og ulemper. Fra begyndelsen var jeg tilhænger af en vestlig løsning, men som tiden er gået har den naturlige udvikling gjort at min holdning er ændret til fordel til en østlig forbindelse hvor der i forvejen er tilslutning til motorvejen.

For hvert år øges behovet og vi skal følge udviklingen i alle henseender og min oplevelse er at man ikke accepterer at udviklingen ikke er gået som forventet. En vestlig forbindelse ville være den rigtige løsning for 10 siden, men som udviklinger er gået bør beslutningen ændres til nutidens krav.

Debatten har hovedsageligt været om valg af en vestlig eller en østlig løsning.

Jeg opponerer i mod, at det er blevet til en meget lokal debat uden hensyn til regionalt og nationale hensyn, hvorfor man ikke kun skal se på trafikken lige omkring Aalborg

Hvis man ser på trafikken, så er det tydeligt at mest trafik relaterer sig til nord og øst på i Vendsyssel (Hirtshals og Frederikshavn) og det meste kommer syd fra, og naturligvis modsat.

Det taler derfor for en østlig forbindelse hvor motorvejen i forvejen er.

Desuden er udviklingen i Aalborg størst i den østlige del med industri, boliger, sygehus og Gigantium hvilket bekræftes af at Egnplansvej allerede til tider er underdimensioneret.

Desuden vil den tætte trafik syd fra om morgenen fra Svenstrup mod Aalborg(frakørsel 29) til Aalborg syd (28) hvor trafikken forgrener sig til Egnsplansvej og ind mod Aalborg let kunne forbedres med en udvidelse af motorvejen fra 4 til 6 spor. På strækningen er der brede midterrabatter og side rabatter der gør etableringen lettere. På enkelte steder kunne nødsporet inddrages som man gør i Tyskland, hvor pladsen på korte strækninger er trang. Derefter vil det være naturligt at fortsætte til et tredje tunnelrør i Rørdal.

Jeg er ikke i stand til at vurderer miljøkonsekvenserne ved at etablerer en motorvej over øen Egholm, men det ligner lidt det der skete i Odense for mange år siden hvor man uden hensyn fjernede mange gamle bygninger i området ved H. C. Andersens hus for at udvide Thomas B. Triges gade. Få år efter vågnede befolkningen op og kunne se de uoprettelige skader der var sket på midtbyen. 50 år senere har man uden held forsøgt at genskabe miljøet. Jeg forestiller mig at yngre generationer der ikke deltager i debatten om den 3. Limfjordsforbindelse nu, om 10-15 år vil væmmes ved den beslutning der blev taget ved at fører en motorvej over Egholm. Ingen andre større byer i Danmark har denne unikke perle så tæt på bymidten. Et tab der aldrig kan genskabes.

Jeg har mange kolleger og bekendte med relationer til Vendsyssel der bor i andre dele af landet. De ryster på hoved over diskussionen og ser ingen fordele ved en motorvej over Egholm. Selv personer med sommerhuse på vestkysten ser ingen fordel ved en vestlig forbindelse. Besparelsen er så minimal set i forhold til de negative konsekvenser og øvrige rejsetid.

Jeg bor selv sydvest for Aalborg og benytter ofte Aalborg Lufthavn, derfor burde jeg have en fordel ved en vestlig forbindelse, men tidsbesparelsen er så lille at det intet betyder i forhold til den samlede rejsetid ved flyrejser, parkering, check-in, tid i gate og derefter flere timers rejse.

Derfor er der ingen tidsmæssig gevinst ved en motorvej over Egholm.

Jeg kan kun opfordre politikker og embedsmænd til at accepterer at udviklingen er gået en anden vej end forventet og derfor uden at tabe ansigt kan ændre linjeføringen til en østlig forbindelse til samfundsmæssig gavn.

Bent Strandfelt

Tostrupvej 68

9230 Svenstrup J

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Casper Knudsen (caspknudsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:05

Miljøkonsekvensvurderingen for en motorvej i Egholm-linjeføringen lever ikke op til kravet om at inkludere relevante alternativer. Det overdimensionerede 4-spors-projekt ved Limfjordstunnelen, der er løseligt analyseret som alternativ er åbenlyst designet med henblik på at skabe en urentabel løsning. Der er fra borgeres side præsenteret både modeller med ét vendbart rør, samt en city-tunnel til afvikling af lokaltrafikken og dermed aflastning af E45, som er langt mindre indgribende og skadelige for byen, samtidig med at de vil afvikle trafikken langt mere effektivt. Jeg henstiller således til at miljøkonsekvensvurderingen går om med henblik på at inkludere relevante alternativer, herunder en 0-løsning hvor de kendte problemer med E45 omkring tunnelen løses før beslutning om et evt kapacitetsproblem tages.

Jeg er ikke trafikforsker eller ingeniør. Jeg er opvokset i Mølholm, hvor den primære tilkørsel/frakørsel for Aalborg By vil blive etableret og har i dag bopæl i det vestlige Aalborg Kommune og arbejdsplads på Aalborg Universitet i midten af Aalborg. Min daglige cykelrute til arbejde går derfor ad Nørholmsvej (hvor tilkørselsanlægget skal placeres) og videre af Mølholmsvej, gennem Vestbyen og Aalborg Centrum. Altså de områder, der vil blive hårdest påvirket af den uigennemtænkte til- og frakørselstrafik, der skal passere igennem det vestlige Aalborg.
Aalborg Vestby, med sine gamle arbejderkvarterer, er udstyret med smalle gader, der til daglig lige akkurat løser deres opgave med trafik og parkering for bydelens beboere. Her er ingen muligheder for at udvide vejnettet uden at rydde boligkarréer.
Allerede i dag står trafikken stille timer før og efter kampen de dage, hvor stadion lægger lys og plæne til AaBs kampe, fordi selv den mindste forstyrrelse giver vejnettet forstoppelse. Det er 'træls', men det er en del af at gå på stadion i Aalborg, hvis man er afhængig af bil.
Med Egholm-motorvejen skal trafikken fra E45 skal krydse på tværs af Aalborg hver gang der sker et uheld i tunnelen (hvilket ikke er så sjældent). Og dette vil udspille sig hver gang. Dette kan beboerne i Aalborg ikke være tjent med - det vil være fuldkomment ødelæggende for en velfungerende bydel.
Trafikforskere (bl.a. Kaj Jørgensen, lektor emiritus fra AAU og Anker Lohmann) peger på, at Vestforbindelsen over Egholm også trafikalt er en dårlig løsning. Det vil kun aflaste Limfjordstunnelen lidt og kun i en årrække. Det er en meget dyrere løsning end f.eks. Forslaget om en Citytunnel, eller et ekstra vendbart tunnelrør ved den nuværende tunnel (som kunne vendes i myldretiden - som jo reelt er det eneste tidspunkt, hvor der er problemer med trængsel i tunnelen). Det fremgår jo også af Miljøkonsekvensvurderingen, at den samfundsmæssige forrentning er meget lav. Som pendler vil du komme til at spare få minutter i et par år (indtil trafikken stiger på E45 til niveau med nu) og for det skal vores bolig- og rekreative områder ødelægges, samt vores kommunale økonomi lægges i ruiner, når problemerne med asbest hober sig op og vejnettet i Aalborg Vestby ikke kan bære den øgede trafik og skal tilpasses.
Som borger i Aalborg er det en fuldstændig uforståelig prioritering for mig og det er mine skattepenge både i kommunen og staten, som skal finansiere den absolut dyreste løsning, med den laveste samfundsmæssig forrentning. Og samtidig ved alle os Aalborgensere jo godt, at der ikke går mange år før Limfjordstunnelen også skal renoveres, som vil kræve endnu flere milliarder fra den fælles kasse.
På det lokale plan er det en næsten årlig kamp at holde vores lokale folkeskole kørende, fordi riges fattes penge - men når det handler om motorvej kan vi sagtens hælde milliard efter milliard ud i fjorden uden at overveje rimelige og reelle alternativer.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte

argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Casper Knudsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Kruhøffer (jenskruhoffer@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 15:03

Jeg gør hermed indsigelse mod en motorvej i Egholmlinjen og opfordrer til at den bliver sat i bero indtil alternative løsninger er grundigt undersøgt.

Det findes flere realistiske løsninger af citytunnellen i Aalborg! Sådan skriver Otto Anker Nielsen. Professor og divisionsleder for Transportdivisionen, DTU Management.

Vel og mærke løsninger der ikke skader klima, miljø og natur i nær det omfang det vil ske med anlæg og drift at en motorvej i Egholmlinjen.

Det samme kan sige om 0-løsninger, hvor trængsel på E45 og tunnelen ved Aalborg søges løst ved hjælp road-pricing, samkørsel, forbedringer af tilkørsel fra og til i tunnelområdet og smart trafikteknologi.

Eksistensen af alternative løsninger er afgørende om Transportministeriet kan fravige fra bestemmelser i EU's Habitatdirektiv og EU's Drikkevandsdirektiv. Disse to direktiver beskytter henholdsvis truede (artikel 4) dyrearter og det lokale drikkevand og kan kun fraviges, hvis der er tilstrækkeligt begrundede samfundsmæssige hensyn og hvis der ikke eksisterer alternativer, hvorved overtrædelsen af drikkevands- og habitatdirektivet kan undgås.

Sagen er altså, at hvis der eksisterer alternativer til Egholmmotorvejen, skal disse undersøges med det fokus, at der ikke sker miljøovertrædelser ift. de to direktiver.

Alternativerne er der, jf. ovenfor, men er ikke undersøgt i hverken VVM 2021 eller den supplerende Miljøkonsekvensvurdering i 2023.

Der er derfor allerede sket en overtrædelse af VVM-direktiverne og hvis anlægsloven vedtages vil der yderligere ske overtrædelse af habitat- og drikkevandsdirektiverne.

Jeg opfordrer derfor til at anlægsloven sættes i bero, indtil alternativer der ikke overtræder habitat- og drikkevandsdirektiverne er undersøgt.

Venlig hilsen

Jens Kruhøffer
JKInnovation, aps (indehaver)
Dejgårdsvej 7, 9240 Nibe
Mobil 41280180

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jesper Wodschow Larsen (wodschowjesper@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 14:46

Høringssvar til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Det er ikke bare et enestående vildt naturområde, der vil blive ødelagt af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Det er også et kulturelt set unikt område, der ville forsvinde som konsekvens af en sådan forbindelse. Det er formentlig det eneste sted i landet, hvor landbosamfundet i den grad ligger side om side med industrisamfundet. Og har gjort det i mere end hundrede år. Det er Vendsyssel med kornmarker og kreaturer midt i en stor industriby - det er landmænd side om side med arbejdere, Venstre inde i Socialdemokratiet om man vil.

Det, som en meget stor del af os kommer fra.

Men det er ikke et fortidsminde, og hensynet er ikke at bevare et monument over en tid, der var. Der er stadig landbrug på Egholm og industriarbejdspladser i Aalborg. Landmænd og arbejdere i samme by. (Og en masse andet nu om dage naturligvis).

ANSVAR

Folketinget har ikke bare et ansvar for at sikre, at samfundet har den nødvendige trafikale infrastruktur.

Folketinget har også et ansvar for at sikre, at den eksisterende kulturelle infrastruktur trives og bliver vedligeholdt.

Behovet for, at der tages hensyn til eksisterende kultur, er imidlertid ikke så nemt at måle, som behovet for nye veje eller broer. Og derfor heller ikke så nemt at forsvare. Det er en ulige kamp så at sige.

Så meget desto vigtigere er det, at det politiske niveau tager ansvar på det område.

Det er der en oplagt mulighed for at gøre her.

LØSNING

Der er ganske vist flere hensyn at tage i denne sag. Et trafikalt og et kulturelt.

En løsning med en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm tilgodeser imidlertid kun det ene hensyn, nemlig det trafikale.

En løsning baseret på udvidelse af den eksisterende (østlige) tunnelforbindelse vil tilgodese begge hensyn.

Selv hvis en løsning i forbindelse med den eksisterende tunnelforbindelse i det østlige Aalborg skulle risikere at blive lidt dyrere og transporttiden lidt længere end ved den vestlige løsning, bør der ikke være tvivl:

Det eneste ansvarlige og det i øvrigt sundt fornuftige er at vælge en løsning i forbindelse med den eksisterende tunnel i det østlige Aalborg.

PERSPEKTIV

Og så er jeg slet ikke kommet ind på:

-hvorfor det ikke er undersøgt, om mere miljøvenlige løsninger på de trafikale udfordringer med fx. tog og letbaner vil kunne bidrag til en løsning på området

-hvordan aftale om grøn transportpolitik spiller sammen med forslag om en Limfjordsforbindelse over Egholm

-hvorfor man ikke - inden beslutning om noget så indgribende og permanent som en motorvejsforbindelse - overvejer mere fremtidssikrede muligheder, evt. baseret på andre transportformer end biler, også - men ikke kun - af hensyn til kommende generationer, der er langt mere miljøbevidste end deres forældres generationer og - i tilsyneladende modsætning til deres forældre - er villige til at ofre lidt på det private område (fx transporttid), for at vinde meget på det fælles område.

Med venlig hilsen

Jesper Wodschow Larsen
Glentevej 3, 3450 Allerød

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Axel Gustafsson (soeren@dacostaclub.com)
Titel: Svar til høringen for Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 14:31

Til rette vedkommende

Jeg er meget bekymret og forarget over Jeres plan om en motorvejsforbindelse over Egholm, af flere årsager:
1) Jeg frygter at støj- og luftforurening vil skabe mange gener og helbredsproblemer for beboere i det vestlige og sydvestlige Aalborg.
2) Jeg er bekymret for dyrelivet på og omkring Egholm
3) Jeg er ked af at vi som aalborggensere mister et grønt udflugtsmål i nærhed til byen, som kan nås uden bil - dem er der ikke for mange af
4) Jeg er forarget over at man vil investere så mange penge og naturressourcer i en forbedring af de trafikale forhold for bilister, samtidig med at den kollektive transport kun bliver ringere og ringere. Har regeringen f.eks. regnet på den samfundsøkonomiske omkostning af forsinkelser i den kollektive transport? Jeg ved at sådanne beregninger laves for privatbilisme og bl.a. lægges til grund for infrastrukturprojekters rentabilitet.

Jeg håber at regeringen besinder sig og stopper projektet om Egholm-motorvejen.

Med venlig hilsen
Søren Axel Gustafsson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Justesen (hannejustesen21@gmail.com)
Titel: indsigelse vedr 3.Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 14:41
Bilag: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.pdf;

Vedhæftet findes min indsigelse.

Jeg beder om bekræftelse af modtagelsen.

Med venlig hilsen

Hanne Justesen

Henrikvej 23

9000 Aalborg

--

Indsigelse vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm fremsendt til Transportministeriet og Vejdirektoratet.

Dato: 09.01.2024

Jeg henstiller til at forslaget til anlægsloven om den 3. Limfjordsforbindelse trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative løsninger også undersøges, da det **ikke er sket** ved de seneste opdaterede VVM-rapporter. Endvidere mener jeg, det er på sin plads at der sker en revurdering af Folketinget.

En 3. Limfjordsforbindelse er et dårligt underbygget projekt, som ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen.
Samtidigt bliver samtlige klima- , natur- , og miljøhensyn groft tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme Aalborg inde mellem to motorveje.

Nyere tal og beregninger bekræfter, at en østlig løsning er bedre, billigere og mere borgerstøttet løsning end en vestlig Egholmsmotorvej. Vi som borgere ønsker ikke, at vores by bliver klemt inde mellem 2 motorveje med alvorlig støjforurening til følge samt ødelæggelse af vigtige bynære naturområder,

Man skal erindre, at beslutningen om Egholmlinjen blev foretaget i 2014 – og der er sket tydelige ændringer i den udvikling af byen, som man vurderede på det tidspunkt. Vi kan erfare, at **Aalborgs udvikling** sker i øst. Både mht. boliger nord og syd for Limfjorden, samt virksomheder omkring Aalborg Havn, samt det kommende Supersygehus. Det er derfor helt uforståeligt, at man i det hele taget har fastholdt lovforslaget om at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Der er en række **asbestdeponier** ved Limfjordens nordkyst sydvest for Egholm. Det er ikke oplyst hvor mange og hvor mange ton der er deponeret, men vurderingen er, at det er betragtelige mængder. Og vi ved erfaringsmæssigt fra Eternitfabrikken i Aalborg, at mange personer har fået kræftsygdomme relateret til asbest. Vi ved også, at opgravning af deponier medfører en stor risiko for udslip og frigørelse. VVM-redegørelsen medtager ikke disse risici i tilstrækkeligt omfang, og det heller ikke er en let og sikke opgave at gøre dette, men risiciene for kræftrelaterede sygdomme er meget konsekvensfyldte i fremtiden, hvis man arbejder på og i disse arealer.

Jeg ønsker en kvittering for modtagelse af min indsigelse.

Med venlig hilsen

Hanne Justesen

Henrikvej 23, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Line (line@enilmik.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 11-01-2024 14:33

Hej
Jeg skriver, fordi jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.
Den nok vigtigste grund er, at nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

En anden grund er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Til sidst undrer jeg mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Venlig hilsen

Line Ehrenreich

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: jane svart (jane_svart@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 14:12

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg foreslår hermed at Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes og at planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min henstilling har baggrund i at jeg ikke synes at der i processen omkring udkastet er taget hensyn til de relevante og gennemtænkte alternativer til en Egholmforbindelse, der allerede nu er udarbejdet af trafikforskere og borgere. Alternativer med et lavere ressourceforbrug og en langt bedre samfundsmæssig økonomi.

Desuden er jeg stærkt bekymret for at den foreslåede forbindelse medfører:
- sundhedsskadelig støj for mange aalborgensere. Der tales om 25.000 - 28.000 borgere.
- ødelæggelse af vigtige naturområder, vigtige levesteder for dyr og af vigtige rekreative områder i Aalborg.
- forurening af drikkevand og ødelæggelse af vigtige drikkevandsressourcer.
- livsfarlig forurening med asbest når der i anlægsfasen skal arbejdes på steder, hvor der er deponeret store mængder asbest. Deponier, der i sig selv allerede nu er en kilde til stor undren og bekymring.

Venlig hilsen
Jane Svart Hansen
Skovbrynet 7
9000 Aalborg

0
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gustav Corpas (gustavcorpas@gmail.com)
Titel: Høringssvar for supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering-3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 13:51

Kære transportministrium,

For eller i mod motorvejen sat til side, så synes jeg processen, fremgangsmåden, selve håndteringen af sagen har været underlig og muligvis kritisabel.

Jeg undrer mig over hvorfor en motorvej over Egholm tilsyneladende er den eneste mulighed, der er blevet seriøst undersøgt.

Som borger synes jeg det har været for svært at oplede objektiv, korrekt information. Der er en del (større og mindre) ting, hvor jeg har undret mig, i en grad hvor jeg frygter at der er tale om en systematisk fordrejning af et narrativ. Hvis det er tilfældet, synes jeg vi har et stort demokratisk problem.

Jeg vil gerne fremhæve fem sådanne punkter:

1. Journalistikken har været begrænset og primært været læser-breve. Ikke dybdegravende journalistik af de mange åbne spørgsmål der er i sagen. Det virker underligt.

2. Det nævnes i den supplerende miljøkonsekvensrapport at strandtudsen er en udpræget pionerart, som kan ny-etablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder. 10 december 2022 stod der på Miljøstyrelsens hjemmeside at “strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle” [1]. Siden er ikke længere tilgængelig i dag.

   Jeg er desuden i besindelse af en mail-korrespondance, der viser at en repræsentant fra naturstyrelsen først har indvilget i et møde med en borger i Aalborg for at tale om denne beskyttede bilag-IV art. Senere aflyses mødet med den begrundelse at emnet ligger under Vejdirektoratets myndighed. Jeg kan ikke se hvordan beskyttelse af bilag-IV arter hører under vejdirektoratets myndighed.

3. Anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen har været to år undervejs. Nu får man fem uger til at sætte sig ind i rapporten og afgive høringssvar. Dette sker derudover henover julen, hvor mange mennesker har travlt med andre ting.

4. Der forefindes en rapport, der konkluderer ingen asbest i fjorden. Der er efterfølgende blevet stillet spørgsmålstegn ved rapporten [2]. Men da udgivelsen af rapporten faldt sammen med statsministerens besøg til Aalborg for at diskuterer bl.a. asbest i fjorden, nåede rapporten at hindre en konstruktiv debat. Jeg synes at der i forbindelse med en vurdering bør tages højde for, at man ved lavvande har observeret store mængder eternitplader, ligge og forgå i vandkanten [3]. Det er da alt andet lige, noget man er nødt til at forholde sig til.

5. De tidligere VVMer er blevet underkendt fordi de ikke bestod juridiske krav. Det synes jeg er bekymrende. Det vidner om, at det i høj grad er op til almindelige og frivillige borgere, at sikre et lovligt grundlag for byggeriet. Hvis vores beslutningssystem var designet ordenligt, burde sådan et problem ikke opstå.

Alt i alt synes den fri debat hindret af bestemte aktører, redegjort for i de ovenstående punkter. Derfor mener jeg ikke at det demokratiske fundament for at bygge en motorvej er i orden, fordi der mangler gennemsigtighed og information til at kunne varetage den beslutning på et oplyst grundlag.

[1] https://web.archive.org/web/20221210020355/https://mst.dk/natur-vand/natur/artsleksikon/padder/strandtudse/

[2] https://nordjyske.dk/nyheder/byudvikling/ekspert-saetter-spoergsmaalstegn-ved-asbestundersoegelse/4717516

[3] https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/efter-fund-ved-limfjorden-omraadet-boer-spaerres-af/e31e7ef2-b9cf-4f8a-a28b-23b62d4bf96b

Med venlig hilsen,
Gustav Corpas

Modtager du denne mail ved en fejl, bedes du returnere den til afsenderen uden at videresende eller arkivere mailen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar VVM redegørelse 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 13:35

Alle beregninger dokumenterer, at en motorvej via Lindholm ikke løser trængselsproblemerne. Jeg har adskillige gange efterspurgt en begrundelse for valget, og har hver gang fået svaret - "der er en politisk aftale fra 2014".

I bedste fald vil den nye motorvej fastholde en uændret trængsel ved tunnellen, og fortsat har man ingen alternativ løsning, den dag tunellen skal renoveres.

For Aalborg og Nørresundby betyder den valgte løsning:

- Ødelægger de 2 eneste rene drikkevandsområder ved Aalborg/Nørresundby.

- Ødelægger store rekreative områder for beboerne i Aalborg/Nørresundby.

- Ødelægger biodiversiteten og fjerner levesteder for Art 4 arter i den valgte linjeføring.

- Øger den helbredsmæssige risiko for borgerne i Aalborg/Nørresundby grundet de store asbestdeponier der er i området, samt den støjpåvirkning beboerne udsættes for.

Samtidig betyder det, at Aalborg Kommune, skal flytte kr. 600 mio. skattekroner (skal pristalsreguleres). Kommunen er i forvejen hårdt økonomisk presset, og får absolut intet positivt ud af den planlagte placering af motorvejen.

Med venlig hilsen

Peter Petersen
Enggaardsgade 38E 2 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jane svart (jane_svart@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 13:34

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes og at planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min henstilling har baggrund i at jeg ikke synes at der i processen omkring udkastet er taget hensyn til de relevante og gennemtænkte alternativer til Egholmforbindelsen, der allerede nu er udarbejdet af trafikforskere og borgere. Alternativer med et lavere ressourceforbrug og en langt bedre samfundsmæssig økonomi.

Desuden er jeg stærkt bekymret for de at den foreslåede forbindelse medfører:
- sundhedsskadelig støj for mange aalborgensere. Der tales om 25.000 - 28.000 borgere.
- ødelæggelse af vigtige naturområder, vigtige levesteder for dyr og rekreative områder i Aalborg
- forurening af drikkevand og ødelæggelse af vigtige drikkevandsressourcer
- livsfarlig forurening med asbest når der i anlægsfasen skal arbejdes på steder, hvor der er deponeret store mængder asbest. Deponier, der i sig selv allerede nu er en kilde til stor undren og bekymring

Venlig hilsen
Jane Svart Hansen
Skovbrynet 7
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ida Tolbøll (idatolboell@gmail.com)
Titel: Egholm Motervej
Sendt: 11-01-2024 13:30

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg og min familie bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægge flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere i vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, for hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen Ida Tolbøll

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alice Aagaard Madsen (aagaard.8@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 13:20

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. ”Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.”

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO2-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO2. Det tal er også en helt uacceptabel CO2-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvende WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at

trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.
Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav (https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY).
Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxmf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst.
Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver

vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Alice Aagaard
Klokkestabelen 18
9000 Aalborg

Sendt fra Outlook til iOS

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Løvenskjold (hello@annelovenskjold.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 11-01-2024 12:57
Bilag: Anne Løvenskjold cvr.nr. 34110166_HØRINGSSVAR vedr. forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (2024).pdf;

Se vedhæftede høringssvar. Tekst direkte indsat herunder.

JANUAR 2024

HØRINGSSVAR

vedr. forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Som illustrator og formidler af dansk natur består min vigtigste indsats i at skabe begejstring om selv det mindste strå og den mest undseelige plante. Mit virke er særligt fokuseret på bynær natur.

Intet har dog formidlet vigtigheden af bynær som den sundhedskrise, vi gennemlevede under coronanedlukningerne. Vi så, hvordan danskere søgte ud i naturen i hobetal. Mange befandt sig lettere chokeret som sild i tønde ude i det grønne. Vi fattes simpelthen rekreative, grønne områder og natur i vores nærhed.

I virkeligheden er det symptomatisk for Danmarks insisteren på at asfaltere og industrialisere ethvert grønt areal. Alt skal værdisættes, hvilket også er sket i debatten for og imod en motorvej i Egholmlinjen: “Hvor meget er Egholms natur egentlig værd?”, spørges der retorisk, mens pilen peger nedad. At naturen er forarmet er ikke i sig selv et argument for at ødelægge end mere. Naturen har brug for plads, og vi har brug for natur. Og den natur skal også være af den bynær slags; vi skal ikke være afhængige af bil for at kunne bruge naturen. Aalborgs tidligere borgmester, Thomas Kastrup Larsen, henviste aalborgenserne til erstatningsnatur i op til en times køreafstand fra byen, når de vestlige rekreative områder ødelægges. Det lyder som en dårlig spøg, men det er det desværre ikke.

Derfor: Spar Aalborg og Danmark og verden for endnu 20 km ressourceslugende, naturinvaderende motorvej.

Der findes masser af bedre forslag til løsning af trængselsproblemerne i Aalborg. Dem mangler vi helt at få belyst i VVM-rapporterne!

Mvh.
Anne Aall Løvenskjold Speich

Anne Løvenskjold
Cvr.nr.: 34110166
Jakob Skomager Vej 4, 2. Tv.
9000 Aalborg

hello@annelovenkjold.com
60 89 86 75

Best regards

// Anne Løvenskjold

---
www.annelovenskjold.com
social: @anne_lovenskjold

JANUAR 2024

HØRINGSSVAR

vedr. forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse



Som illustrator og formidler af dansk natur består min vigtigste indsats i at skabe begejstring om selv det mindste strå og den mest undseelige plante. Mit virke er særligt fokuseret på bynær natur.

Intet har dog formidlet vigtigheden af bynær som den sundhedskrise, vi gennemlevede

under coronanedlukningerne. Vi så, hvordan danskere søgte ud i naturen i hobetal. Mange befandt sig lettere chokeret som sild i tønde ude i det grønne. Vi fattes simpelthen rekreative, grønne områder og natur i vores nærhed.

I virkeligheden er det symptomatisk for Danmarks insisteren på at asfaltere og industrialisere ethvert grønt areal. Alt skal værdisættes, hvilket også er sket i debatten for og imod en motorvej i Egholmlinjen: “Hvor meget er Egholms natur egentlig værd?”, spørges der retorisk, mens pilen peger nedad. At naturen er forarmet er ikke i sig selv et argument for at ødelægge end mere. Naturen har brug for plads, og vi har brug for natur. Og den natur skal også være af den bynær slags; vi skal ikke være afhængige af bil for at kunne bruge naturen. Aalborgs tidligere borgmester, Thomas Kastrup Larsen, henviste aalborgenserne til erstatningsnatur i op til en times køreafstand fra byen, når de vestlige rekreative områder ødelægges. Det lyder som en dårlig spøg, men det er det desværre ikke.

Derfor: Spar Aalborg og Danmark og verden for endnu 20 km ressourceslugende, naturinvaderende motorvej. Der findes masser af bedre forslag til løsning af trængselsproblemerne i Aalborg. Dem mangler vi helt at få belyst i VVM-rapporterne!

Anne Løvenskjold

Cvr.nr.: 34110166
Jakob Skomager Vej 4, 2. Tv.
9000 Aalborg

hello@annelovenkjold.com
60 89 86 75

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann Thestrup (Ann@thestrup.one)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:52

Til Trafikministeriet
Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
af følgende grunde

Støj. Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelige støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Aalborg har i forvejen Danmarksrekord i støjforurening fra motorvejen øst for byen og hvis byen får endnu en nord-syd gående, firesporet motorvej vest om byen vil trafikstøjen blive både uudholdelig og skadevoldende i store dele af byen, uanset vindretning.

Asbestforurening. Forslaget vil medføre alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret anslået 550.000 tons asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik på sydsiden af fjorden, såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende. Af det opgravese sediment skønnes 10 % at spildes i og omkring fjorden undervejs til deponering i Rærup. Som trafikministeriet tidligere har oplyst på forespørgsel er der ingen kendte metoder til at oprense asbest i vandsøjlen. Det kan lede til en ny generationsforurening som ikke kan fjernes.
Drikkevandsforurening. Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevands ressourcerne for Aalborg. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt, hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og kemikalier i forbindelse med anlæg og senere uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet.

En vestforbindelse løser ikke de trafikale problemer.
Formålet med en 3. Limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser Limfjordsbroen og Limfjordstunellen.
Af trafikministeriets statistik og fremskrivning ses at kun 25 % af den fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 % er lokaltrafik.
Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister der krydser fjorden vælge den korteste og hurtigste vej: den motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet.
Udbygningen af Aalborg sker mod Øst bl.a med nyt supersygehus og udbygningen af Aalborg Havn, derfor vil en forbindelse i vest ikke aflaste de nuværende forbindelser nok og en udbygning af øst forbindelsen vil under alle omstændigheder være nødvendig i løbet af få år.
Derfor foreslår jeg at der laves en VVM redegørelse for en øst forbindelse som grundlag for et lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen Ann Thestrup
Snehvidevej 13
9400 Nørresundby
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Cathrine Gustafsson (cgusta4@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 12:40

Kære Transportminister

Som beboer i Sofiendalsområdet har jeg set nærmere på beliggenheden af den foreslåede motorvej og jeg er stærkt imod og dybt forfærdet over at jeres analyser kan komme frem til at en så bynær motorvej er den bedste løsning.

Vi kommer til at flytte herfra, hvis det bliver vedtaget, så jeg skriver ikke bare som potentiel nabo til motorvejen, jeg skriver også som mor til den næste generation, der fortjener at arve et land og en landsdel, der ikke er plastret til i store, dyre veje, der fordrer mere biltrafik og på bekostning af både dyr og planter, men også vores egne naturressourcer: ren luft, rent vand.

Forudsætningerne for at bygge en ny limfjordsforbindelse som motorvej og i et helt nyt område af fjorden og byen, er forældede og den samfundsøkonomiske beregning er dels historisk lav, dels baseret på værditilskrivninger der ekskluderer det allervigtigste.

Projektet vil halvere Aalborgs herlighedsværdier, det vil ødelægge sårbare habitater som også fungerer som rekreative åndehuller for os i Aalborg, og dem der pendler fra Hjørring og Sæby og Pandrup kommer jo frem og tilbage hver dag alligevel (med meget meget kortere forsinkelser end os andre, der pendler i tog og bus i regionen).

Og jeg har ikke engang nævnt et ord om klima, for det ved jeg at I alligevel er ligeglade med.

Vh Cathrine Højrup Gustafsson
9200 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: aad leeflang (aad@leeflang.dk)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:37

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse af disse grunde

Støj. Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelige støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Aalborg har i forvejen Danmarksrekord i støjforurening fra motorvejen øst for byen og hvis byen får endnu en nord-syd gående, firesporet motorvej vest om byen vil trafikstøjen blive både uudholdelig og skadevoldende i store dele af byen, uanset vindretning.

Asbestforurening. Forslaget vil medføre alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret anslået 550.000 tons asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik på sydsiden af fjorden, såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende. Af det opgravese sediment skønnes 10 % at spildes i og omkring fjorden undervejs til deponering i Rærup. Som trafikministeriet tidligere har oplyst på forespørgsel er der ingen kendte metoder til at oprense asbest i vandsøjlen. Det kan lede til en ny generationsforurening som ikke kan fjernes.
Drikkevandsforurenimg. Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevands ressourcerne for Aalborg. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt, hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og kemikalier i forbindelse med anlæg og senere uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet.

Venlig hilsen
Adrianus Nicolaas Leeflang
Snehvidevej 13
9400 Noerresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:12



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk

10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Milliarder stort overskud ved at udvide Limfjordsforbindelsen på E45

Iflg. MKV2023 vil 3. Limfjordsforbindelse via Egholm koste 7,8 mia. kr., men vi ved, at en udvidet Limfjordsforbindelse ved E45 vil være ca. 2,5 mia. kr. billigere. Det er der ikke noget nyt i.

En meget markant nyhed er derimod, at en udvidet E45-løsning vil give større samfundsøkonomisk gevinst i de betragtede 60 år (10 år til anlæg og 50 år til drift). Det ser man, hvis man graver lidt dybere i de data der ligger til grund.

Politikerne har hidtil forhindret, at en E45-løsning blev regnet igennem i Vejdirektoratets modeller, og ministeren har endog gentagne gange udtalt, at VVM-analysen fra 2011, konsolideringsrapporten fra 2014 og VVM2021 var tilstrækkelige begrundelser for Egholmmotorvejen. Det kan nu modbevises og har altså hele tiden været usandt!

Ethvert vejprojekt bliver samfundsøkonomisk begrundet ved, at gevinsten, altså indtægter minus omkostninger, skal være tilstrækkelig stor over den betragtede tid, og her spiller tidsgevinsterne en afgørende rolle.

Nye fremgravede tal for tidsgevinsterne

I MKV2023 er oplyst, at de er på ca. 6,1 mia. kr., og vi har siden da levet med uvidenhed om, hvad de tilsvarende vil være for en E45-løsning. Men nye data om tidsgevinsterne er indhentet fra Vejdirektoratet (nærmest ved en tilfældighed og ikke offentliggjort i rapporten).

De analyserede data viser nemlig, at tidsgevinsten primært relaterer sig til det eksisterende vejnet med E45 og Limfjordstunnelen, hvor den nuværende og fremtidige trængsel spiller en afgørende rolle. Man sammenligner her den beregnede trafik i et nyt vejnet med det eksisterende (den såkaldte basisløsning).

Egholmmotorvejen – Fordeling af tidsgevinster

Tidsgevinster – MKV 2023	*Mio. kr.*	*%*	*%*
Personbiler	*4.204*	*100*	*100*
For eksisterende - fri rejsetid [1]	1.554	37	
For eksisterende – forsinkelsestid [2]	2.276	55	91
For eksisterende i alt	*3.830*		
For nye og overflyttede - fri rejsetid	273	7	
For nye og overflyttede – forsinkelsestid	101	2	9
For nye og overflyttede i alt [3]	*374*		

1) Biler, der fastholder et valg fra basisvejnettet, og som kører uden forsinkelser E45/EHM.
2) Biler, der ligeledes fastholder et valg fra basisvejnettet, men med forsinkelser.
NB! Næsten udelukkende ad E45, da forsinkelser stort set kun opstår her.
3) Biler, der kører nye eller overflyttede ture primært ad Egholmmotorvejen.
Kilde: Vejdirektoratet

I denne tabel (kun over tidsgevinster for personbiler) ses, at 55% næsten udelukkende relaterer sig til trafik på E45, da det næsten udelukkende er her, der kan opstå forsinkelser. Hvis de 37% i tillæg deles med forholdet mellem trafikken på Egholmmotorvejen og E45, bliver dette 25%, som altså med god sandsynlighed også kan henføres til trafik på E45.

Hvis denne fordeling også gælder for den samlede tidsgevinst på 6,1 mia. kr. vil ca. 4,6 mia. kr. høre til trafikken på E45. Tillægges yderligere de 2,5 mia. kr. i mindre anlægsomkostninger fås 7,1 mia. kr., altså minimum 1 mia. mere i samfundsøkonomisk gevinst en for Egholmmotorvejen. Derfor kan vi med god ret slutte, at en udvidelse af E45 med rigelig ekstra kapacitet i Limfjordskrydsningen let kan skabe en meget større tidsgevinst! Potentialet er ganske enkelt meget større!

[Det skal understreges, at ovennævnte beregninger er behæftet med usikkerhed og at en beregning med GMM før foretages. Det er imidlertid det, som myndighederne hidtil bevidst har forhindret. Via indsamlede lokale midler er der forventning om, at det kan lade sig gøre. Det er dog en skændsel, at erhvervsvirksomheder og lokalbefolkningen skal engageres så markant for at der over for Folketinget kan skaffes et retvisende grundlag!]

En E45-løsning vil fjerne trængselsproblemerne på E45, hvilket Egholmmotorvejen ikke vil, og effekten i forhold til Aalborg kommunes interne vejnet er desuden stort set uafhængig af, om den ekstra kapacitet tilvejebringes i vest eller i øst. Der er altså et afgørende grundlag for at konkludere, at en E45-løsning vil være meget billigere, hurtigere

at gennemføre og meget mere skånsom.

Den udvidede E45 løsning kan udføres som enten et ekstra 3-sporet tunnelrør umiddelbart øst for den eksisterende Limfjordstunnel (m. reversible kørebaner) eller en City-tunnel med 2+2 spor umiddelbart vest for den eksisterende limfjordstunnel (Citytunnel-løsningen).

Det skal præciseres, at der sammen med disse to løsningsmuligheder indgår en motortrafikvej nord for Bouet mod Vadum og en forbindelse til CitySyd samt ekstra spor flere steder på E45.

Anlæggets restværdi

Restværdien er en betydende værdi, da den er beregnet til hele ca. 1,5 mia. kr. Det fremkommer iflg. svar til mig fra VD ved, at restværdien i 2021 priser er sat til 8,5 mia. kr. i 2080. Dette tal er så ganget med diskonteringsfaktoren 0,18, hvilket giver nutidsværdien 1,5 mia. kr. Iflg. "Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet" er det den almindelige anbefaling, men det er ud fra investeringsteoretiske principper yderst betænkeligt at benytte dette grundlag. Man forudsætter ganske vist, at anlægget løbende vedligeholdes i fuldt omfang, men at påstå at restværdien er den samme efter at anlægget har været brugt i 60 år, kan i høj grad diskuteres. Uanset hvor godt man vedligeholder et anlæg sker der en teknologisk forringelse, som således ikke er med i betragtningen. Desuden skal der jo altid tages hensyn til, at anlægget på et tidspunkt skal nedbrydes og fjernes. Det vil jo repræsentere en betragtelig post! Hvis restværdien bliver reduceret med bare en tredjedel, er overskuddet helt væk! Under alle omstændigheder udbedes en nærmere forklaring!

CO2 udledning fra anlægsarbejdet mangler fortsat for at være retvisende

Egholmforbindelsen er samfundsøkonomisk markant dårligere end de andre i regeringens plan og professor ved DTU Otto Anker Nielsen peger på, at CO2-udledningen fra anlægsprojektet fortsat bliver redegjort for som en del af økonomien, men holdes udenfor, selv om det er kritiseret adskillige gange. Der går meget CO2 til at producere stål, cement, asfalt og grus, og entreprenørmaskiner udleder meget CO2. VD har i notatet om klimamæssige konsekvenser beregnet udledningen til mellem 349.960 og 480.380 tons, og Otto peger på, at prissætningen er til diskussion, idet Klimarådet fortsat motiverer en pris på 1500 kr. pr ton lig med omkring 600 mio. kr. Nettonutidsværdien ligger altså dermed tæt på nul, og intern rente vil være lige på grænseværdien på 3,5%. Det jo ganske utilstedeligt, at man ikke på retvisende måde redegør for det. Så stort et anlægsprojekt skal fraviges, og det er helt i modstrid med ånden i folketingets vedtagelse om 70% reduktion af CO2 i 2030, at CO2 udledningen fra anlægsarbejdet ikke oplyses som en direkte del at samfundsøkonomien for projektet.

Usikkerheder og følsomhedsberegninger vedr. forudsætninger

Det er fra forskellig side vurderet, at der ikke er en samfundsøkonomisk gevinst ved at anlægge Egholmforbindelsen. Den forrige minister og Aalborgs tidligere borgmester udtalte, at der er en gevinst, men indrømmer, at den er lille. Det i sig selv er særdeles bekymrende, og en hvilken som helst investor vil være meget betænkelig ved at risikere penge på et projekt under disse forudsætninger. I tilfælde af at der ikke er bedre alternativer til rådighed, vil man under normale omstændigheder forsøge at ændre projektet for om muligt at finde frem til en større gevinst, men er det ikke muligt vil beslutningstageren helt sikkert gå dybere ned i analysen og vurdere usikkerhederne ved de indgående data og parametre. Selv om projektet er økonomisk dårligt, kan det måske forsvares, hvis en del afgørende usikkerheder er relativt små.

Vi kan af de store tal, der lægges til grund, let se, at der er meget stor usikkerhed om slutfacit, ikke mindst når vi snakker om en 50-60-årig horisont. Vurdering af tidsgevinster er et meget stort og usikkert tal, langt større end usikkerheden ved anlægsomkostningen. Er tidsgevinsterne lavere, er der underskud. Bliver CO2 prisen som nævnt sat til 1500 kr./t, er der underskud.

Det er ganske uhørt at påstå, at der er en samfundsøkonomisk gevinst, når forudsætninger er behæftet med så store usikkerheder. Jeg er bekendt med, at opskrifterne i "Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet" og "Dokumentationsnotat for den samfundsøkonomiske diskonteringsrente" fra 7. januar 2021 tilsammen udgør "drejebogen". I notater om samfundsøkonomiske beregninger er angivet nogle tal for ændrede forudsætninger, men det siger jo ikke noget om, hvor store usikkerhederne på de bagved liggende forudsætninger er. Hvad er f.eks. sandsynligheden for at tidsgevinster eller deres prismæssige faktorer ændrer sig med tiden. Ellers er der jo tale om blot et resultat ud af masser af andre. Hvordan kan VD motivere kun et resultat uden samtidigt at redegøre væsentligt mere for de forbundne usikkerheder og følsomhedsberegninger?

I det det aktuelle forslag til Egholmlinjen savnes i den grad en redegørelse for usikkerheder ved grunddata og deraf følgende følsomhedsbetragtninger. Typisk opereres med "al andet lige" betragtninger, hvor det for hver ændret grunddataværdi resulterer i en beregning af NNV og IR. Derefter vil det være passende at gennemregne med kombinationer af ændrede grunddata. Det helt afgørende er at vurdere kvantitativt og kvalitativt, hvad usikkerhederne er.

Sædvanligvis er de midler, der skal investeres over en kortere periode de mest sikre poster. Anlægsomkostningerne (NNV = 7,8 mia. kr.) er den absolut største enkeltpost, men som regel er den baseret på en forholdsvis nøjagtig og sikker mængdeberegning og tilhørende enhedspriser. De løbende poster over en så lang periode som 60 år for dette projekt er dog i sagens natur meget mere usikre. En post som de løbende drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (en relativt lille post på NNV = 0,5 mia. kr.) kan dog også være forholdsvis præcise, idet de bygger på ret kendte erfaringsdata.

Den absolut største indtægtspost er 'tidsgevinster', der samtidig er den vigtigste post mht. usikkerhedsvurdering. Det

understreges også i ”Samfundsøkonomisk notat” til VVM2021, hvor der står: ”Den parameter, der påvirker den interne rente i størst omfang, er ændringer i tidsgevinsten.” Den er beregnet til NNV = 6,1 mia. kr., altså af størrelsesorden som netto anlægsomkostninge. Det siger sig selv, at ethvert udsving i denne post har direkte gevinstmæssig indflydelse. VD oplyser ganske vist, hvad det vil betyde, at tidsgevinsterne stiger eller falder med 25%, nemlig til IR på henholdsvis 4,1% og 2,8% (store og katastrofale udsving). Det afgørende er imidlertid, at der heller ikke ved denne post er redegjort for, hvad usikkerheden er.

Beslutningstagerne og befolkningen kar krav på at få emnet usikkerheder belyst væsentligt mere dybdegående, for det er jo meget sandsynligt, at ændrede forudsætninger kan forringe gevinsten væsentligt. Det er der flere indikationer på flere steder i VVM’en (se andre af mine indsigelser). VD bedes rette op på emnerne usikkerheder og de afledte følsomhedsbetragtninger!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lone Pedersen (lopeds@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægsloven for 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:13

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj. Det er uacceptabelt at gamble med drikkevandsforsyningen på den måde.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. ”Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.”

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaveområder nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgangen til rekreative områder mindskes.

Projektet medfører en øget CO2-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO2. Det tal er også en helt uacceptabel CO2-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvende WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår

af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.

Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav (https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY).
Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxmf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Jeg mener derfor, at forslaget til anlægslov bør forkastes, da der ikke foreligger en fyldestgørende Miljøkonsekvensrapport, herunder vurdering af relevante alternativer.

Venlig hilsen
Lone Pedersen
Kvisten 26
9260 Gistrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Leif Ginnerup (ginnerup@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egeholmlinien
Sendt: 11-01-2024 12:04

Transportministeriet

Jeg er imod Egholmlinjen! Jeg vil have et retvisende beslutningsgrundlag.

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag, da man ikke har lavet en tilsvarende vurdering af den østlige forbindelse.
Jeg forstår ikke politikkerne, der ønsker en vestlig forbindelse, selv Aalborgs borgmester der i sin tid gik på valgt for en østlig forbindelse har ændret holdning og hvorfor?
Den eneste grund til at vores borgmester med andre ønsker en vestlig forbindelse må være, at på den måde får Aalborg to store anlægsprojekter, da vores nuværende forbindelse stadig vil være nødvendig med udvidelse når Egholm-forbindelsen er færdig om ca. 10 til 12 år.
Aalborg får også løst trafikproblemet i og City Syd og Skalborg Bakke for statsmidler i stedet for selv at bekoste en løsning.
Vores politikere kan ikke være det bekendt, det gælder både de lokale og dem på Christiansborg. De har fået så mange input fra lokale trafikforskere, men sidder alle argumenter helt overhørig.
Det kan ikke være rigtigt at skatteborgerne i hele landet skal belastes med to projekter der tilsammen vil udgøre 11-12 mia., når problemet ved Limfjorden kan løses for ca. 4 mia.

En vestlig forbindelse har følgende negative punkter:

Koster ca. det dobbelte af hvad et østlig ekstra rør vil koste, incl. en afkørsel fra E45 til City Syd og ekstra støjdæmpning for beboerne der er generet af støj fra E45.

Når Egholm-forbindelsen er færdig, vil der i den nuværende tunnel være det samme pres på som i dag, problemet med kø og uheld løses ikke, da trafikken stiger med det Egholm-forbindelsen forventer at aflaste.

Egholm-forbindelsen ligger alt for tæt ved Hasseris Enge, det vil blive et støjhelvede for alle de beboer der er flyttet ind i de nye bebyggelser. Det er helt uforståeligt at Aalborg Kommune har udstykket Hasseris Enge, når man ved hvilken støj der vil blive med en vestlig linieføring.

Der hvor Egholm-forbindelsen skal krydse Limfjorden er der meget store depoter af asbest fra den tidligere Eternitfabrik, mig bekendt er der ikke i VVM-undersøgelse taget hensyn til disse depoter, hverken økonomisk eller den sundhedsrisiko det vil være for Aalborgenserne, vi har stadig efterveerne fra Eternitfabrikken i tankerne.

I 2000 udgav Aalborg Kommune et meget flot folder med en ¨**Helhedsplan for nuværende og fremtidig arealanvendelse i Drastrupområdet**¨ med en vestlig linieføring har byrådet ikke skævet ret meget til ovennævnte plan.
Linjeføringen vest om Aalborg kommer særdeles tæt på Drastrup kildeplads, hvorfra Aalborg vandforsyning modtager 1/3 af det samlede vandforbrug til Industri og husholdninger. I helhedsplanen for Drastrup-området står der bla. at fremtidig forurening skal forebygges. Der må ikke benyttes sprøjtemidler. Alle tiltag udføres med størst mulig hensyn til beskyttelse af grundvandet på kort og lang sigt.

Til sidst men ikke mindst er der EGHOLM, hvor mange byer har et naturområde der besøges af ca. 100.000 mennesker om året der kun ligger i en afstand på 5 min med færge fra Aalborg.
Den uspolerede natur der er på Egholm, vil blive ødelagt hvis Egholm-forbindelsen bliver vedtaget.

Med venlig hilsen

Leif Ginnerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Grethe Larsen (anna.grethe.larsen@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr Egholmforbindelse
Sendt: 11-01-2024 11:54

Jeg tilslutter mig nedenstående høringssvar:

Vi gør indsigelse mod projektet som helhed, herunder vedtagelse af anlægsloven, da Egholmforbindelsen er den værst tænkelige løsning set ud fra klima- og miljøhensyn. Vi opfordrer til at sætte anlægsloven i bero, indtil relevante, alternative løsninger er undersøgt.

- *En udsættelse er under alle omstændigheder nødvendig, da processen op til anlægsloven, og dermed anlægsloven, er i modstrid med dansk lovgivning og (især) flere EU-direktiver, da alternative, relevante løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse ikke er blevet undersøgt i forbindelse med tidligere VVM´er eller den efterfølgende MiljøKonsekvensVurdering (MKV) i 2023. Dette er især kritisk i forhold til overholdelse af EU´s habitatsdirektiv og drikkevanddirektiv.*

Derudover gør vi indsigelse over:

- *CO2 udledningen i anlægsfasen er ikke medregnet i den interne rente og i samfundsøkonomien for projektet.*
- *Modregning af CO2 udledning i anlægsfasen ved inddragelse af teknologiske gevinster ved endnu ikke moden teknologi (så som CCS) er ikke vederhæftigt.*
- *CO2 udledning i forbindelse med arealanvendelse indgår ikke i CO2 opgørelsen af hele motorvejsprojektet.*

Endelig gør vi indsigelse over:

- *Placering af en alt for kort høringsproces midt i jule- og nytårsferien. Det er udemokratisk og uværdigt. Derudover vil det medføre en kvalitetsforringelse af de faglige høringssvar, som er målet med høringen.*

Vedr. projektet som helhed

Klimabevægelsen ser meget kritisk på, at det endnu engang bliver planlagt at løse fremtidens mobilitet med et tungt infrastrukturprojekt baseret på en tankegang der er årtier gammel og ukompatibel med den klimakrise verden står midt i og Danmarks løfter om at gøre en ledende indsats. Projektets klimapåvirkning er så stort at bare anlægsarbejdet betyder ca. 1% af landets årlige udledninger (0,48 M ton CO2e ift. et forbrugsbaseret aftryk i 2021 på ca. 49,6 M ton CO2e).

Projektets rentabilitet er meget usikker, hvilket ikke engang kan retfærdiggøre projektet fra en økonomisk vinkel. Vi stiller derfor spørgsmålet, om ikke disse milliarder af offentlige midler kunne bruges til at støtte projekter der matcher samfundets behov for reduktionen af drivhusgasudledningerne bedre.

Manglende undersøgelse af alternative løsninger:

VVM'en er begrænset til præsentation af projektets forventede påvirkning på miljøet og samfundet, uden at nævne relevante alternativer til den mobilitetsudfordring, som den er designet til at løse. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer:
1- Ikke-infrastruktur baserede alternativer som har vist sig at give positive resultater (fx. road pricing i Tyskland) ser ikke ud til at have været undersøgt, selvom de ville give (A) stor mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, (B) et markant lavere klimaaftryk, og ikke mindst (C) mulighed for teknologisk udvikling der kan sikre større konkurrencedygtighed for den danske industri i en klimaneutral økonomi.

2- Effektive mobilitetsløsninger, som kollektiv transport (især når den største del af trafikken gennem fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser)

3- HVIS der skal laves en ny Limfjordsforbindelse er der fra adskillige kompetente trafikforskere peget på at et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel er langt mere skånsomme for klima og miljø, samtidigt med at de samfundsøkonomisk og ift. afhjælpning af trængsel på E45 er langt bedre.

Concito har peget på denne mangel på nytænkning og manglende hensyn til klimakrisen i deres rapport udgivet i Juni 2023 ("Grøn Omstilling kræver ny tilgang til infrastrukturbeslutninger"), som bl.a. refererer til succeshistorier i udlandet som f.eks. Wales modellen for klima og transport beslutninger. I forlængelsen af denne meget relevante analyse opfordrer Klimabevægelsen til, at beslutningstagerne i stedet for at beslutte løsrevne infrastrukturplaner baseret på politiske forlig ("hvor alle skal have noget") i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier.

Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer:

I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor trafikudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.

Anlægsloven vil imidlertid ved sin vedtagelse sætte lovgivning på dette område ud af kraft.

Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Klimabevægelsen anser, i lighed med en lang række andre organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser.

For habitatsdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter). Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet). Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det afgørende punkt om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig drikkevandets kvalitet.

Vedr. rapportens manglende inddragelse af klimabelastningen i de samfundsøkonomiske beregninger:

I MKV rapporten, 2023, beregner Vejdirektoratet den interne rente til 3,5%. Iflg. Rådet for større bæredygtighed er denne interne rente endda højt sat, fordi man var nødt til at ændre taksterne for den helt dominerende "indtægt" for motorvejen, nemlig "tidsgevinsterne" for at nå op på de 3,5 %. Det virker generelt grotesk at regne på denne måde taget i betragtning, at omkring 74 % af bilturene er kørsel i fritiden.

Samtidigt er de 3,5 % udtryk for den lavest mulige størrelse for at et infrastrukturprojekt er rentabelt. Egholm-motorvejen er på det område også det klart dårligste projekt i Infrastrukturpakken. Det gør den ekstremt sårbar, både i forhold til prisstigninger og i forhold til fald i trafikprognoser. F.eks. Vil 25% lavere tidsgevinster sænke rentabiliteten til 2,8 %.

Men det er værre endnu, for klimabelastningen er IKKE medtaget i den samfundsøkonomiske beregning. Vejdirektoratet undlader nemlig at medregne et udslip på omkring 480.380 ton CO2e vedrørende byggeri af motorvejsanlægget. Udledning af 480.380 tons CO2e vil med en pris på 5.000 kr. pr. ton give en udgift på kr.:2.401.900.000 kr. som vil gøre projektet til en yderligere samfundsøkonomisk belastning.

Resultatet vil altså forringes kraftigt, hvis Vejdirektoratet, som det ifølge Mobility Pro 16. april 2021 blev anbefalet af Venstre, Konservative, Industri og eksperter, medtager klimabelastningen ved anlæg af vejanlægget i de samfundsøkonomiske beregninger.

Vejdirektoratet har meddelt at man ikke vil medtage klimabelastningen, hvilket efter Klimabevægelsens mening er

helt uforsvarligt.

Vedr. rapportens beregningsmetoder i forhold til klimabelastningen:

Vi stiller spørgsmål om den optimistiske teknologisk fremskrivning, der leder til en forventet 27% reduktion i drivhusgasudledninger (43,6% af de udledninger der vurderes til at foregå på dansk jord). Disse tal betragtes som meget optimistisk og spekulative, givet at de baserer sig på forventet teknologisk udvikling over mere end 5 år for teknologier der ikke er moden endnu (bl.a. CCS) og en opdeling mellem materialeproduktion i Danmark og udlandet som er meget ukendt faktor (som Vejdirektoratet selv peger på).

Hvis teknologi-fremskrivningen er et stærkt argument for projektet, så skulle en klimaforsvarlig vurdering vel være, at hvert år projektet bliver skudt, kommer til at give en markant reduktion i dens klimapåvirkning. Sagt på en anden måde, finder vi IKKE, at de nuværende problemer med at leve op til klimamålene i 2025 og 2030 giver plads til CO2 udledningen fra anlæg og drift fra en motorvej over Egholm.

Vi finder ikke, at rapporten er gennemsigtig nok i forhold til antagelser og metodologiske detaljer, da den blot nævner den transition fra et tidligere værktøj (VejLCA v. 1.4) til den nye InfraLCA v. 3.0 inkl. en kort forklaring af forskellene på højt niveau, nærmest helt uden detaljer.

Rapporten og metodologien sætter fokus på materialerne, transporten og driften af anlægget og driften, uden at nævne de udledninger der ville følge ændringerne i arealforbrug. Givet det store areal der dækkes af motorvej og anlæg, bør der tages hensyn til disse aspekter, især når en betydelig del af arealet består af kulstofrigt lavbundsjord. Dette manglende hensyn betyder både, at projektets klimaaftryk bliver underestimeret, og at der potentielt bliver tabt nogle muligheder for at reducere denne del af konsekvenserne ved at agere proaktivt i designfasen.

Vedr. høringsprocessen

Høringsprocessen omkring MKV og Anlægslov er et nyt eksempel på manglende vilje til at inddrage borgerne, organisationers og myndigheders faglige og erfaringsbaserede kommentarer på en sober og konstruktiv måde. Det er helt absurd at vælge en meget kort høringsperiode hen over juletiden. Denne taktik ser vi som et forsøg på at kortslutte den sociale dialog omkring projektet og imødegå den markante modstand fra mange sider. Derudover vil det med sikkerhed resultere i en kvalitetsforringelse af høringssvarene, at myndigheder (f.eks. Aalborg byråd og Miljøministeriet), organisationer og borgere får så dårlige betingelser til at lave gennemarbejdede høringssvar. I den forbindelse er det en meget dårlig undskyldning, at Anlægsloven skal fremlægges i februar.

Samlet set giver det et billede af, at alle midler tages i anvendelse for at gøre et dybt upopulært, klima-skadeligt og økonomisk uforsvarligt projekt igennem.

Med venlig hilsen

Anna Grethe Larsen
Vester Fælledvej 29A
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann Pia Kjær (annpiakjaer@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 11:21

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. ”Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.”

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO2-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO2. Det tal er også en helt uacceptabel CO2-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvende WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og

henviser til i et bilag: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.
Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav (https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxmf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens

kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Ann Pia Kjær

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kaj Henriksen (kryonkh@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 11:16

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. ”Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.”

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO2-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO2. Det tal er også en helt uacceptabel CO2-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvende WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke

engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.
Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav (https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxmf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at

miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Kaj Henriksen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ida Rasmussen (idarassen@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 11:06

Kære transportminister.

Jeg skriver til dig fordi jeg er fortvivlet. Jeg er fortvivlet, fordi jeg føler mig så magtesløs i denne situation. Jeg er ikke se, hvordan Egholm motorvej kan retfærdiggøres på nogen som helst måde. Hverken overfor mine medmennesker og mig selv som samfundsborgere eller overfor naturen. Hvordan kan vi stå her i endnu en høringsrunde, og stadig udtrykke de samme holdninger?

Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne. Jeg accepterer simpelhent ikke præmissen om, at endnu en motorvej er nødvendig for Nordjyllands udvikling. En sådan motorvej vil aflaste trafikken minimalt - og slet ikke nok til at projektet på nogen måde kan retfærdiggøres. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje.

Det er dybt bekymrende, at der indgås så store beslutninger bag lukke døre og at ministeriet tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Hilsen et meget bekymret og uforstående ungt menneske.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kaj Henriksen (kryonkh@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 11:09

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. ”Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.”

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO2-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO2. Det tal er også en helt uacceptabel CO2-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvende WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og

henviser til i et bilag: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.
Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav (https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxmf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens

kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Ann Pia Kjær

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Signe Wang Carlsen (signewang@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedr. d. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:54

Kære Transportminister

En 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen er ikke den rigtige løsning på de trafikale problemer i forbindelse med krydsning af Limfjorden i **myldretiden, som reelt er det eneste tidspunkt, hvor der er meget tæt trafik**. Det drejer sig om 1 time om morgenen og 1 time om eftermiddagen, hvor den gennemsnitlige rejsetid på en 12,5 km strækning på begge sider af tunnelen forlænges med 5-8 minutter i forhold til rejsetiden resten af døgnet, hvor det er muligt at køre med den tilladte hastighed [1].
Dette er situationen når der ikke opstår kø pga. trafikuheld i og omkring tunnelen, hvilket desværre sker alt for ofte med skader på personer og biler – og meget lang kø - til følge. Dvs. at hvis man kan mindske antallet af uheld, vil det afhjælpe en stor del af generne. Og det kan man.
Jeg håber inderligt, at I, der skal tage beslutningen, vil bruge lidt tid på at overveje, om det er 7 milliarder kr. værd at reducere en forlænget rejsetid på 5-8 minutter i myldretiden. Rent bortset fra, at en motorvej i Egholmlinjen ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt, **kun 17% mod 50%**, hvis man valgte at bygge et ekstra tunnelrør, hvor trafikken kan vendes i forhold til myldretiden. Denne løsning er beregnet til at koste ca. 4 milliarder, altså ca. halvdelen af Egholmforbindelsen. Både fagfolk og andre interessenter har i årevis foreslået at undersøge denne mulighed, som også er den løsning, man har valgt ved Elb-tunnelen ved Hamborg, og det fungerer rigtig fint.
Da VVM-redegørelsen skulle opdateres i 2021, blev Vejdirektoratet kun bedt om at lave en opdateret VVM for Egholmlinjen, hvilket er meget problematisk, da det ikke giver politikerne noget alternativ at forholde sig til.

Ud over at Egholm-motorvejen ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt, og at den har en dårlig forrentning, er der mange andre problematiske forhold ved at vælge den løsning:

- 2 af Aalborgs vigtigste drikkevandsreservoirer, som forsyner 1/3 af Aalborgs og Nørresundbys borgere med rent drikkevand, vil med stor sandsynlighed blive forurenet, da motorvejen skal ligge lige præcis dér. I Drastrup har man siden 80'erne brugt mange ressourcer på at beskytte grundvandet, der er meget sårbart overfor nedsivning, og hvis man vælger at bygge en motorvej der, vil hele den indsats gennem mange år være spildt. Det er allerede svært at finde nye egnede drikkevandsboringer pga. forurening fra landbruget og jeg mener, at vi bør beskytte denne vigtige ressource, både nu og for fremtiden. De foranstaltninger, som nævnes i den supplerende miljøkonsekvensrapport: opsamling af vejvand og regnvandsbassiner vil sikkert hjælpe noget, men hvis nu der sker et større uheld, eller de fysiske barrierer nedslides eller bliver defekte med tiden. Så risikerer vi, at vores vigtigste drikkevandsdepoter i området ødelægges for altid. Det er en alt for høj pris at betale for (måske) at komme lidt hurtigere frem. Ved en øst-forbindelse, ville denne problematik ikke have været aktuel.

- Det er veldokumenteret, at der er deponeret asbestholdigt affald ved Limfjorden der, hvor man vil lave en tunnel fra Aalborg til Egholm. VVM-redegørelsen fra 2021 nævner INTET om dette, hvilket jeg undrer mig meget over. Jeg er glad for, at den supplerende miljøkonsekvensrapport tager fat i problemet, det er vigtigt at undersøge det præcise omfang af forureningen, hvilke miljømæssige konsekvenser, det vil have, når man begynder at grave og ikke mindst hvordan man vil rense op. **Dette vil fordyre hele projektet, og det er der ikke budgetteret med.** Forrentningen er i forvejen så dårlig, at der ikke skal ret meget til, før projektet bliver urentabelt. Jeg er bekymret for, at man ikke afsætter midler til en forsvarlig håndtering af forureningen, eller at projekt bliver væsentligt dyrere i anlægsfasen.

- Man ødelægger levesteder for flere bilag IV-beskyttede arter på Egholm, bl.a. oddere og lysbuget knortegås. Hvad angår odderen, kan jeg læse i den opdaterede rapport, at man ikke ved, om odderen yngler i nærheden af den planlagte motorvej. Hvis den gør det, kan det have alvorlige konsekvenser for bestanden.

- Aalborg vokser mod øst, især i forhold til industri og store arbejdspladser, fx det nye Supersygehus, så også af den grund giver det ikke mening at lægge motorvejen vest om byen.

- Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjplagede byer, hvis Egholm-motorvejen bliver en realitet, vil yderligere 26.000 mennesker blive udsat for sundhedsskadelig støj. Man kunne vælge en billigere løsning og bruge de sparede penge på at afhjælpe de støjgener, som folk i den østlige del af Aalborg er udsat for.

Jeg håber, at I som beslutningstagere vil lytte denne gang og vil udvide rettidig omhu, så vi ikke spilder vores fælles skattekroner på en motorvej, som ikke vil løse de trafikale problemer, og som bare vil give os nye problemer - nogle af dem ganske alvorlige.

Venlig hilsen

Signe Wang Carlsen

---

[1]
fra Vejdirektoratets hjemmeside:Hastigheder, rejsetid og forsinkelser i myldretiderne | Vejdirektoratet

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Carsten Kirkelund (ckirkelund@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Udkast til forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:47
Bilag: Høringssvar.3.Limfjordsforbindelse.docx;

Hej!

Hermed nogle bemærkninger til udkastet til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Vedhæftet.

Med venlig hilsen
Carsten Kirkelund
Dronninggårdvej 6
Nørre Uttrup
9400 Nørresundby
E-mail: ckirkelund@gmail.com

Høringssvar – Udkast til Forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Helt grundlæggende mener jeg, at der er et presserende behov for en øgning af kapaciteten i Limfjordsforbindelserne ved Aalborg. Den sårbare flaskehals i landsdelstrafikken er allerede i dag et betydeligt problem for udviklingen Nordenfjords. Hvis man fra politisk hold mener det seriøst med målsætningen om "et land i balance", må den nye forbindelse have høj prioritet!

Den bedste løsning

Jeg mener, at Egholmforbindelsen er det bedste af de forslag til linjeføringer, som har været behandlet i den årtier lange debat om en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg anerkender naturligvis, at der er ulemper/omkostninger ved en vestlig forbindelse over Egholm, men en udvidelse af kapaciteten i den eksisterende motorvejsforbindelse vil medføre større og dybt urimelige negative følgevirkninger for beboerne i de østlige bydele i Storaalborg. Her er de miljømæssige problemer allerede store. Ikke alene ved motorvejen men også omkring de store forbindelsesveje. Et aspekt heraf er de store vejes barrierevirkning i bydelene.

Jeg vil hævde, at den eksisterende motorvejsforbindelse er langt værre lokaliseret end den påtænkte vestlige. Problemerne i de østlige bydele er ikke blevet taget seriøst i den senere tids debat om den 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg vil også hævde, at på længere/langt sigt giver den foreslåede løsning afgørende, nye positive muligheder for den overordnede byudvikling i Storaalborg.

Projektøkonomi.

I de foreliggende rentabilitetsberegninger er grundlaget/forudsætningerne i vid udstrækning "bakspejlsbaserede". Grundlaget er de historiske udviklingstendenser som suppleres med de udviklingsplaner, som er besluttet politisk.

I den politiske vurdering af økonomien i projektet må der lægges betydelig vægt på de langsigtede udviklingstendenser: Hvordan vil det store infrastrukturprojekt påvirke bl.a. lokaliseringen af arbejdspladser, boliger mv.? Der må forventes en betydelig dynamisk følgevirkning, hvor placeringer nær den nye motorvej bliver tiltagende attraktive både for etablering af virksomheder, institutioner mv. og for byggeri af boliger.

Udviklingslinjerne i Storaalborg er **ikke** støbt i beton. På langt sigt må der forventes en betydelig ændring i den overordnede byudvikling i Storaalborg, hvorved trafikstrømmene og -successivt- projektøkonomien vil blive påvirket markant.

Natur – konsekvenser for fauna, flora, naturoplevelsen

I dag er de naturmæssige værdier på Egholm begrænsede. Øen er en nærmest udelukkende en landbrugsø. Der er imidlertid et betydeligt potentiale, som ved udnyttelse kunne gøre øen væsentligt mere attraktiv som naturoplevelse. Med en langt mere varieret og værdifuld fauna og flora. Og det uanset om der kommer en motorvejsforbindelse eller ej (jf. nedenfor).

Med den foreliggende store interesse for naturen i Vest burde det være en smal sag at få rejst midler til en sådan omdannelse af Egholm!

Betragtes det nordenfjords område, findes den mest værdifulde natur faktisk i Øst, i Nørre Uttrup, nær den eksisterende motorvej. Det gælder specielt området med gamle lergrave mellem motorvejen og Limfjorden.

Det interessante er også, at dyre- og fuglelivet i dette område er omfattende: med mange forskellige arter, til trods for placeringen nær motorvejen. Dette forhold giver anledning til flere spørgsmål: Hvordan er de generelle erfaringer med store infrastrukturanlægs påvirkning af fauna og flora. Tilpasser "naturen" sig hurtigt de nye vilkår? Er der muligheder for at hjælpe naturen "på vej"?

Indhøstede erfaringer må udnyttes i forbindelse med det nye projekt!

Odderne på Egholm

Afslutningsvis nogle bemærkninger om et hedt emne i den lokale debat om den 3. Limfjordsforbindelse.

Ikke mindst i den senere tid er der lavet grundige feltstudier af flora og fauna på Egholm. I den forbindelse er det konstateret, at der findes oddere på Egholm. Det er naturligvis positivt – men ingen sensation.

Det centrale spørgsmål er: Hvordan står det egentlig til med bestanden af oddere i Jylland? Er odderen en truet dyreart?

Danmarks Naturfredningsforening har på dens hjemmeside en opdateret beskrivelse af odderbestanden i Danmark.

I opgørelsen hedder det bl.a., at på Sjælland er odderen en truet dyreart, mens dette **ikke** er tilfældet i Jylland. Her findes en større bestand af oddere, og den har været i fremgang i mange år.

I vurderingen hedder det videre:

"Bestanden i Jylland stortrives, og der er ikke behov for særlige hensyn i form af begrænsninger i hverken jagt, fiskeri, kanosejlads osv."

Ved byggeriet af den 3. Limfjordsforbindelse må der naturligvis tages størst mulige hensyn til odderne på Egholm. Jeg håber og forventer, at der vil være oddere på Egholm også efter etableringen af motorvejen.

Det er så korrekt, at EU har strenge beskyttelsesregler for oddere, men de er tilsyneladende baserede på en forældet viden om odderbestanden i Jylland. Det er ret forunderligt.

Carsten Kirkelund

Dronninggårdvej 6, Nørre Uttrup, 9400 Nørresundby

E-mail: ckirkelund@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Høgfeldt (johannehoegfeldt@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:44

Til rette vedkommende

Jeg skriver denne mail for at give udtryk for min modstand mod udkastet til anlæggelsen af en motorvej over Egholm. Danmark er et af de lande i EU med mindst vild natur. Ødelæggelsen af naturen ved Egholm Ø med en motorvej vil være uoprettelig, og det er det modsatte af den håndsrækning til natur og klima, vi som borgere har brug for netop nu. Vores lokalsamfund i Jylland skal være i forening med og takket være natur, ikke på bekostning af den.

I forlængelse af dette mener jeg ikke, at en motorvej over Egholm vil være den rette måde at understøtte udvikling i området. At kunne komme rundt på en let og billig måde er en sikkerhed, alle borgere skal have. Men med denne motorvej skabes der både luft- og støjforurening, som slet ikke stemmer overens med, hvad borgere i et moderne, ansvarsbevidst og teknologisk udviklet land som Danmark bør blive udsat for. Ønsker man at sikre et levedygtigt lokalsamfund, kan de 9 milliarder kr., motorvejen er sat til at koste, bruges bedre.

Mvh
Johanne Bønløkke Høgfeldt
Studerende

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord
Sendt: 11-01-2024 10:31
Bilag: VVM og anlægslov ulovlige IH.pdf;

under al kritik. Miljøhensyn tilsidesættes, og borgernes retssikkerhed undergraves. Gennemgribende ændringer af retssikkerhed og miljøhensyn listes ind i VVM - helt udenom sædvanlige procedurer.

Borgerbevægelsen har redegjort for dette, derfor dette citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i det følgende: (citat)

"Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelser af EU-lovgivning.

Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget bekvemt at forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Na-

tura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centreres så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes
Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(*Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU og forskningschef i mediejura ved DMJX)*

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber." (Citat slut).

Anlægslov og VVM bør tages af bordet, og gennemarbejdes på ny - selvfølgelig med alternativer, som loven også påbyder.

Venlig hilsen

Ingrid Høg
Stationsvej 81 b
Biersted
9440 Åbybro

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Valentiner Nielsen (mettevalentinernielsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - Lav en landevej!
Sendt: 11-01-2024 10:25

Til Transportministeriet

Jeg gør indsigelse mod Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Jeg støtter en ny forbindelse på placeringen, men jeg mener det skal være en landevej. Så jeg gør indsigelse imod at forbindelsen etableres som motorvej.

Jeg mener ikke at loven skal vedtages i sin nuværende form, hvor der planlægges for en løsning med motorvej.

Ja, trafikken omkring Aalborg er meget sårbar og det skal håndteres, men en motorvej er en uforholdsvis voldsom løsning. Der er mange andre som har beskrevet de miljømæssige påvirkninger, så det vil jeg ikke gøre her.

De nordjyske kommuner, herunder særligt Aalborg Kommune, og Vejdirektoratet har et fælles problem, hvor de to eksisterende forbindelser over Limfjorden er gensidigt afhængige af hinanden for at trafikken i og gennem Aalborg fungerer tilfredsstillende.

Man har argumenteret for behovet for en motorvej, fordi så skal staten betale. Det reelle behov kan dækkes med en vej i lavere trafik-klasse.

Jeg foreslår, at man bygger en landevej på den samme placering. Den lavere hastighed vil give mindre støj, kræve væsentligt mindre anlæg og give flere brugere adgang. Kan der laves en løsning, hvor busser, cykler og gående også kan bruge forbindelsen?

Økonomisk ansvalighed
Er en løsning med landevej over Egholm blevet belyst? Hvordan kan Folketinget vedtage en enorm udgift uden at undersøge om der findes billigere alternativer?

Motorvej vs. landevej - Letbane vs. BRT
Letbane var den samme problematik, hvor Aalborg Kommune argumenterede for at have et større behov for at kunne få statslig medfinansiering. Her blev det besluttet at afvise tilskud til letbane, men i stedet for støtte et billigere alternativ med en BTR. Det er blevet til Plusbussen, som har vist sig at være en rigtig god løsning for Aalborg.

Kan vi ikke gentage succeshistorien, hvor politikerne tager en økonomisk ansvarlig beslutning, som i sidste ende er en bedre løsning?

Problemerne med Limfjordstunnelen er ikke kun Aalborg Kommunes problem. Det er et problem for det statslige vejnet. Og derfor er det også rimeligt, at staten er med til at betale det.

Med venlig hilsen
Mette Valentiner Nielsen
Bygmarken 5, 9310 Vodskov

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord.
Sendt: 11-01-2024 10:23
Bilag: ændring demokratisk proces UP.pdf;

Fra Ulla Pedersen

Det er yderst kritisabelt. Miljøet bliver i anlægslov og VVM tilsidesat, og miljøstyrelsen sat ud af spil. Hertil kommer at borgernes retssikkerhed undergraves. Et gennemgribende ændring af den demokratiske proces listes ind, uden at det helst skal opdages.

Borgerbevægelsen har på fortrinlig vis redegjort for dette, derfor sendes citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i det følgende: (citat)

"Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelser af EU-lovgivning.
Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget

bekvemt at forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centreres så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes
Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at

transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(*Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU og forskningschef i mediejura ved DMJX)*

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber." (Citat slut)

Denne anlægslov og VVM må tages af bordet, der må tages større hensyn til miljøet og borgernes retssikkerhed sikres.

Venlig hilsen
Ulla Pedersen
Fredericiagade 26
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Flemming Jørgensen (fpj493@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholmforbindelsen
Sendt: 11-01-2024 10:12

Som almindelige borgere i Ålborg har vi, med stadig større undren, registreret at en lang række eksperter, som har anbefalet en tunnelløsning mod øst, ikke er blevet hørt på trods af, at det gang på gang er blevet påvist, at der er store økonomiske besparelser ved en tunnelløsning fremfor Egholmløsningen.

Vejdirektoratets beregninger er således også blevet beskrevet som ikke fuldt opdaterede, ligesom at især de miljømæssige og støjforureningsmæssige ulemper tilsyneladende ignoreres af et flertal af såvel Ålborg byråd som Folketinget.

Vi ønsker derfor at man laver nye beregninger for at få et mere retvisende grundlag for nye beslutninger vedrørende en 3 Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen
Anette Lysgaard og Flemming Jørgensen
Hasserisvej 291A
9000 Ålborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Merete Hippe (mhippe@dadlnet.dk)
Fra: Merete Hippe (mhippe@dadlnet.dk)
Titel: Høring af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:04

Hej!
Et indspark til lovforslaget -

Er der virkelig brug for, at ødelægge et dejligt forholdsvis uberørt område i nordjylland for at etablere en ny motorvej ? Hvem er det, der ønsker det og synes at det er så nødvendigt, at man vil lave uoprettelig skade på et unikt område i Danmark?

Er der overhovedet brug for flere motorveje i Danmark - skulle man ikke hellere udbygge den kollektive trafik så det er et attraktivt alternativ til bilen (miljø hensynet)?

Hvis det vurderes nødvendigt med udvidelsen (og disse argumenter er mere tungtvejende end hensyn til miljø og kultur), kunne man så ikke tænke over, at begrænse den skade man laver på naturen og i stedet lave en udvidelse af den eksisterende forbindelse (under Limfjorden).

En ny forbindelse virker helt unødvendig og vil lave uoprettelig skade på et unikt område i Danmark.

Med venlig hilsen

Merete Hippe
Ellebakken 21
2900 Hellerup

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Uhørt unddragelse - høringssvar anlægslov 3. limfjord.
Sendt: 11-01-2024 09:58
Bilag: uhørt underkendelse af miljøet.pdf;

Det her er under al kritik. Miljøet bliver tilsidesat totalt, og borgernes ret til at blive hørt undergraves. Et gennemgribende lovforslag sniges ind i en såkaldt høring, helt uhørt.

Borgerbevægelsen har på fortrinlig vis redegjort for dette, derfor sendes citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i det følgende: (citat)

"Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelser af EU-lovgivning.

Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget bekvemt at

forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centreres så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes
Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og

kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(*Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU og forskningschef i mediejura ved DMJX)*

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber."

Denne anlægslov og såkaldte VVM bør omgående tages af bordet, og miljøet inddrages.

Venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundbby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: metkat@esenet.dk (metkat@esenet.dk)
Titel: Motorvej i Egholmlinjen nej tak
Sendt: 11-01-2024 09:56

Egholm motorvej, Nej tak
Der er uanede årsager til, at en 3. Limfjordsforbindelse Vest om Aalborg over øen Egholm bør droppes.
Vi skal passe på vores drikkevand. Vi er forpligtet til at passe på drikkevandet for fremtidige generationers skyld.
Det strider direkte mod Folketingets forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet. I over 30 år har vi sigtet mod at passe på grundvandet. Er det først forurenet, er der ingen vej tilbage. Vi bør tage ansvar!
Penge og magt må aldrig trumfe fornuft i forhold til miljø og klima.
Den nye miljøkonsekvensrapport (MKV) oplyser, at »grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare, over for forurening af miljøfremmede stoffer fx som følge af drift eller spild på vejene.
Behovene for at beskytte grundvandet netop her, er derfor stort«.
Udover beskyttelse af grundvandet skal motorvejsanlægget gå gennem områder med store mængder asbest. Der er ingen beviser for, at dette ikke vil blive sundhedsfarligt for byens borgere.
GeoHav har påvist væsentlige fund af asbestholdigt eternit i linjeføringen. Der er påvist store mængder asbest i områderne både nord og syd for fjorden. -Det er også påvist, at den manglende sikring af deponierne har forårsaget asbest i Limfjorden.
GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm får også konsekvenser for natur og dyreliv - ikke kun på øen, men også i de bynære naturområder nord og syd for fjorden. Vi er som borgere – og dermed også de politikere, der sidder med beslutningen – forpligtet til at passe på og i det mindste forsøge at mindske klimaaftrykket. Det bør være et fælles menneskeligt mål.
Linjeføringen over Egholm er uambitiøs for klima, natur og dyreliv. Den planlægges til at gå gennem asbestholdige områder. Den truer drikkevandet. Den giver støj til borgere – og det fremgår ikke, hvorledes man vil forpligte sig til at støjdæmpe. Den løser ikke de trafikale problemer – da trafikken primært går til den østlige del af Aalborg. Det bliver et rungende ”nej tak til 3. limfjordsforbindelse i egholmlinjen”.
Mette Lundgaard
Gormsgade 94, 1. th
6700 Esbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Jensen (mettemyjensen1988@gmail.com)
Titel: Høringssvar over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 09:42

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**

   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.

   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. **Støj**

   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. **De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og *ikke* en motorvej.** Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**

   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

   Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.

   Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. **Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.**

   Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del,

hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. **Der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.**

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.

På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**

   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Bh,

Mette Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tina Adamsen (hedegaard.adamsen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 09:40

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. ”Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.”

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO2-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO2. Det tal er også en helt uacceptabel CO2-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvende WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og

henviser til i et bilag: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.
Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav (https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxmf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens

kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Tina Adamsen
Klokkestabelen 30
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susse Nielsen (susse0807@gmail.com)
Titel: høringssvar limfjordsbroen
Sendt: 11-01-2024 09:10
Bilag: Høringssvar asbest 2024.docx; Høringssvar støj 2024 (1).docx; Høringssvar om klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024.docx;

Hej
jeg stemmer imod Limfjordsforbindelsen over Egholm
se vedhæftede
mvh Susse Nielsen

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger

Asbest-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Vejdirektoratet udtaler at prøver taget fra fjordbunden ikke viser problemer med asbest.
Hvad med at tage prøver på landjorden !
Både på Nørresundbysiden og Aalborgsiden.

Tænketanken GEOHAV har v.h.a. fotografier dokumenteret, at der ved Renseanlæg Vest findes nedgravede depoter med ca. 95.000 tons asbestholdigt affald.
Det ligner et kobbermine-brud i Sydamerika.

Tusindvis af tons asbestaffald er der deponeret gennem adskillige år.

Det kan ikke passe at myndigheder nidkært overvåger hvert kilo som private borgere deponerer, og hvor samme myndigheder tillader det offentlige at fritlægge depoter på tusindvis af tons asbestholdigt affald.

Asbestholdigt affald der vil slippe ud i omgivelserne ved anlæggelsen af en Egholm-motorvej.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger.

Støj-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Støj er et helt centralt problem ved motorveje.
Modsat hvad mange tror, vil elbiler ikke dæmpe udledt støj.
Det er dækkene og hastigheden der genererer støj.
Derfor er motorveje ekstremt støjende.

Vejdirektoratet skriver i den opdaterede VVM at en Egholmmotorvej vil kunne høres på flere kilometers afstand.

I andre sammenhænge arbejder man med et forsigtighedsprincip.
Det gør man ikke i Danmark når det gælder støj fra motorveje.

I Danmark sætter man grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB.
WHO sætter grænsen ved 53 dB.
Altså næsten en halvering.

Det har vist sig at Vejdirektoratets skøn over støj fra motorveje er lige lovlig optimistiske.
Senest ved Silkeborg-motorvejen hvor folk bryder sammen i gråd p.g.a. støj.

Støjen fra en Egholmmotorvej vil blive utålelig for (lavt sat) 26.000 borgere.

På Nørresundby siden planlægger man i fuldt alvor en linieføring i 10 meters højde over en strækning på 4 km uden støjværn.

Hvad vil turister der besøger Lindholm Høje Vikinge-gravplads ikke tænke om trafikplanlæggerne i Danmark hvis dette scenarie realiseres.

Hvad vil indbyggerne i Nørresundby området ikke tænke om trafikplanlæggerne hvis en 4 km lang motorvej i 10 meters højde realiseres.

Det vil blive et støjhelvede af dimensioner.
Det er uhørt og uacceptabelt at gå videre i planlægningen af et så ødelæggende projekt.

Videre over Egholm forestiller man sig motorvejen på en flere meter høj dæmning uden støjværn.
Fladt landområde og fjordens vand vil fremme udbredelsen af støjen.

Egholm afsnittet vil blive en støjgenerator af dimensioner.

Videre på Aalborgsiden tæt på bymæssig bebyggelse vil tusindvis af mennesker få ødelagt deres livskvalitet.

Planlagte støjværn vil vise sig utilstrækkelige.
Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. støj samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Klimakrisen og Egholmmotorvejen.

Vigtig udtalelse i TV udsendelse med Nikolaj Coster-Waldau fra d.12 dec. 2023.

Klimakrisen gør global indsats nødvendig !

Folket skal kræve handling fra sine politiske ledere !

Indlandsisen smelter hurtigere og hurtigere.

Byerne i Tyskland oversvømmes.

Floderne går over deres bredder.

Verdenshavene stiger.

Andre steder er det umuligt at dyrke afgrøder på grund af tørke.

Hvad gør vi i Danmark ved det ?

Vi bygger motorveje. !

Det er simpelthen sørgeligt at Danmark bruger ressourcer på det !

Især Egholmmotorvejen vil dræne omgivelserne for natur-ressourcer såsom grus og sand, samtidig med at naturgrundlaget for dyr og mennesker ødelægges.

Få indført Roadpricing Straks ! Det vil løse trængsels-problematikken, når folk økonomisk tilskyndes til samkørsel. I 80 pct. af køretøjerne i myldretiden er der kun én person.

Stop forkælelsen af privat-bilismen !

Stop alle planer om en Egholmmotorvej !

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mai-Britt Wentzel (mbw@gandrupelement.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 08:59
Bilag: b27eb00a-7e20-4749-91b5-b3249d5137a8;

Godmorgen ☺
Vi taler i disse årtier om biodiversitet; så vi hælder med den ene hånd frøblandinger i rabatter, rundkørsler etc. Om dyrelivet på den måde bliver boostet .. tja, hvem har undersøgt forskellen på før og efter …

Men med den anden hånd vil man aktivt og helt bevidst ødelægge den helt naturlige biodiversitet, der er at finde på Egholm … biodiversitet i kæmpe mængder, der intet har med en lille pose frøblanding at gøre!

Det undrer mig, at samtidens opråb om biodiversitet etc. er fuldstændig og aldeles overhørt, når talen falder på en 3. limfjordsforbindelse!

Hvem har gået Egholm rundt og set, hvad biodiversitet i virkeligheden er? Det kan ikke være én eneste af de personer, der foreslår at ødelægge det grønneste samt biodiverse område i Aalborg. Hvem kommer overhovedt på en ide om at ødelægge den ene af de få perler, vi i Danmark heldigvis stadig har? Og hvem følger med den ide uden omtanke?

Er der nogle, der mener noget som helst med biodiversitet? Hvor bliver omtanke og den sunde fornuft af?

Hvorfor ikke bore en forbindelse mere under Limfjorden, hvor motorvejen allerede nu kører? Og så lade Egholm forblive biodiversitetens perle i Aalborg – en grøn perle, vi kan være stolte af ikke at have hamret i stykker.

Med venlig hilsen
Mai-Britt Wentzel Jensen

Med venlig hilsen
Mai-Britt Wentzel
Kommunikationsansvarlig

Tlf: +45 96 54 38 00
Mobil: +45 21 46 10 12
Email: mbw@gandrupelement.dk

GANDRUP ELEMENT
Teglværksvej 35
DK-9362 Gandrup
Telefon: +45 96 54 38 00
Fax: +45 96 54 38 10
mail: ge@gandrupelement.dk
www.gandrupelement.dk

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'b27eb00a-7e20-4749-91b5-b3249d5137a8'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Monica Guldager Terkelsen (mgterkelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 08:51

Hermed høringssvar:

Indsigelse mod anlægslov og linjeføring

Vedr. anlægsloven: Det fremlagte anlægslov giver transportministeren bemyndigelse til at anlægge den ca. 20 km motorvej vest for Aalborg/Nørresundby. Dette inkl. ikke specificeret anlæggelse og omlægning af kommunale vejanlæg i den forbindelse jf. lovens paragraf 1.

I paragraf 2 får transportministeren bemyndigelse til at "foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.". Tilladelser, regler og klagemuligheder sættes i lovens efterfølgende paragraffer ud af kraft:

- Anlægsprojektet kræver ikke tilladelser ift. f.eks. love om planlægning, kystbeskyttelse eller naturbeskyttelse.
- …Kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.
- § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven finder ikke anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.
- Afgørelser vedr. anlægsprojektet ift. relevant lovgivning kan "ikke påklages til administrativ myndighed". Dette med undtagelse af kommunalbestyrelsens afgørelser, der kan påklages til transportministeren, hvor transportministeren herefter dog selv kan vælge at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser. Dermed kan afgørelsen alligevel ikke påklages yderligere.

Eneste begrænsning i transportministerens beføjelser er, at det skal være indenfor rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, der netop kun er en vurdering. Dermed fremstår transportministerens bemyndigelse ubegrænset og magtfuldkommen. De tilstødende lovgivninger og regelsæt - opnået gennem tidligere demokratiske processer - sættes ud af spil. Det gør jeg hermed indsigelse imod.

Jeg vil opfordre til, at man omskriver nærværende forslag til anlægslov med modsat fortegn, så transportministerens beføjelser skal være indenfor rammerne af eksisterende regler og lovgivning fremfor at tilsidesætte dem. Desuden at klagemuligheder opretholdes som en del af den demokratiske proces.

Jeg vil desuden opfordre til, at transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og Aalborg Kommune omskriver anlægsloven så den bemyndiger til at gennemføre en trafikal løsning øst om Aalborg, der afhjælper trafikbelastningen, der hvor den er. Samtidig en løsning, hvor nuværende støjbelastning fra eksisterende motorvej gennem byen afhjælpes f.eks. via overdækning eller nedgravning. Dette med en væsentlig lavere økonomisk omkostning for både kommune og stat og lavere miljømæssig omkostning for os alle.

Vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport og opdaterede beregninger: Egholmmotorvejens værdi er fortsat ikke berettiget ift. trafikafledning og rentabel økonomisk investering. Byudvikling, trafikmønstre, etableringsomkostninger mm. taler imod den vestlige forbindelse. Måske lufthavnen og Jammerbugt kan få en umiddelbar værdi, men for den øvrige landsdel må den direkte værdi være begrænset, trods nogle få minutters vunden tid i myldretiden. Aalborg Kommunes investering på over kr. 700 mio. (når man tæller lokalvejen til Egholm med) bliver dermed tilsvarende vanskelig at argumentere for.

Men alt det er vand ved siden af miljøhensynene. Måske det over tid kan lade sig gøre at skubbe dyrearterne til erstatningshabitater. Måske ålegræs og andre vandplanter kan reetableres efter spredningen af sediment ved udgravningen til tunnel og bro. Men den forestående grundvandsforurening, jord- og luftforurening og støjforurening vil vi efterlade til generationerne efter os.

Motorvejens linjeføring vil løbe hen over 11 grundvandsforekomster af "god kvantitativ stand". I flere af områderne vil man i anlægsfasen skulle sænke grundvandet. Og selvom man er påpasselig, vil der være risiko for spild af olie, kemi osv. under anlæggelsen. Trods foranstaltninger vurderes påvirkningen af grundvandets kemi til at være moderat i anlægsfasen. I driftsfasen vil man stå med andre påvirkninger, så som vejsaltning om vinteren og påvirkning fra trafikken. Selvom det udledte opsamles i lukkede bassiner og ledes væk fra området, vil der være en voksende risiko for at byens drikkevandressourcer påvirkes. Vi er netop kommet ud af det vådeste år målt i DK, og ideen om at vi kan styre regnvandsmængderne via lukkede bassiner og afgrænsende kanter virker naiv. Man kan diskutere intensiteten og udbredelsen af påvirkningen, men den lægger sig oven i PFAS, pesticider mm., og vi burde være blevet klogere end at skabe den næste lokale generationsforurening.

Verdens ende. Sådan kaldes området på Nørresundbysiden nord for Egholm. Her har Tænketanken GeoHav gjort et stort stykke arbejde for at afdække forurening i motorvejens linjeføring. I området er der gennem 1970'erne og 1980'erne deponeret tonsvis af kemikalieforurenet jord og tilsyneladende asbestholdigt eternit. Tilsvarende er der på Aalborgsiden en kendt, dårligt beskyttet, asbestholdig deponi, der ligger få hundrede meter fra linjeføringen og dermed også udgravningen i fjorden. Èt er hvor det afgravede jord og gytje deponeres næste gang og under hvilken klassificering. Et andet er, hvad der rodes op og spredes i fjord og luft. Der har hverken fra kommune eller stat været udvist den store interesse i at anerkende deponiernes problematiske eksistens eller i at rydde op efter fortidens synder. Det vil være et oplagt sted at starte uanset den videre proces.

Støjen fra motorvejen vil være betydelig. Som det anføres i Vejdirektoratets opdaterede støjberegninger fra nov. 2023: "Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand."

Ift. støjens belastning kan man bøje virkeligheden via gennemsnitsberegninger over døgnet, forventninger til støjværn, støjreducerende belægning og dæk osv. Men erfaringerne andre steder fra i ind- og udland er, at støj vandrer, også trods støjværn. Og det vandrer med den hyppige vestenvind ind over Aalborg/Nørresundby. Motorvejen vil blive ført flere meter over terræn og ved krydsende veje endnu højere. Udover det synlige indgreb i de grønne områder, hæves vejstøjens mulige spredning også. Både dyr og mennesker kan vænne sig til støj, så støjen vil i sig selv måske ikke have indflydelse på antallet af dyr eller mennesker omkring motorvejen. Hvor WHO har en anbefalet grænse på 53 db i dag-aften tid og 45 db om natten – for at modvirke blandt andet hjertesygdom, søvnforstyrrelser og færre leveår – så mener miljøstyrelsen, at 58 db er sundhedsmæssigt acceptabelt. Som en gennemsnitsværdi. En værdi, som vinden vil være med til at forskubbe mod vest ind over byen ca. halvdelen af året.

Opsamlende er dette både en indsigelse mod forslaget til anlægslov, den fremlagte linjeføring og den uskønne proces. Samlet set er motorvejen en dårlig arv til vores børn i nærmiljøet i og omkring byen – både ift. trafik, økonomi, drikkevand, støj, luftforurening og natur. Lidt bredere set vidner processen over de seneste 10 år om et demokrati, der har brug for at blive ledt på rette vej, til inspiration for dem der følger efter os.

Med venlig hilsen

Monica Guldager Terkelsen
Geskevej 18
9000 Aalborg

--
Mvh Monica Guldager Terkelsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Blankensteiner (janb64@outlook.dk)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 11-01-2024 08:42

En motorvej over Egholm vil være en miljømæssig og økonomisk katastrofe!

Som borger i Aalborg bliver jeg bekymret, når jeg læser:
"Gennem aktindsigt fremgår det, at transportminister Thomas Danielsen (V) bevidst blokerer for en grundig miljømæssig gennemgang i forbindelse med anlæg af en motorvej over Egholm ved Aalborg."
Kilde: https://nejtilegholmmotorvej.dk/.../transportminister...

Flere undersøgelser viser, at et alternativ med en østlig tunnel vil
være en både billigere og mere klimavenlig løsning.
Kilde: https://nejtilegholmmotorvej.dk/.../city-tunnel-et...

Vær venlig at vælge dén løsning, og ikke løsningen med de ulemper vi alle efterhånden kender så godt:

- Voldsom dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune + merudgifterne til sideveje mm., der ikke er indregnet.
- Løser alligevel ikke trængselsproblemerne (Læs det lige igen: Løser alligevel ikke trængselsproblemerne!)
- Sundhedsskadeligt støjmæssigt!
- Drikkevand i høj fare for forurening
- Risiko for ny alvorlig asbestforurening.
- Trafikalt potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg
- Nå ja, og så er der naturen og dyrelivet, bl.a. de sjældne arter der
kommer til at uddø.

Med venlig hilsen

Jan Blankensteiner

Sendt fra Outlook

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: shemon unknown (shemon1@live.dk)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 08:34

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mette brøndum (mett762n@gmail.com)
Titel: Høring om 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 11-01-2024 08:20

Til hvem det måtte vedrøre.

Vi mener, man ødelægger og gør et dejligt boligområde mindre attraktivt og bl.a farligt at færdes på, især for cyklister, ved at lave tilkørsel til motorvejen fra Mølholmsvej, hvor vi i forvejen har luftforureningen fra rensningsanlægget.

Rensningsanlægget kendte vi til, da vi flyttede hertil, men at man nu yderligere vil belaste området med støjforurening er vi dybt frustret over.

Vi nyder det fugleliv, der findes her. Både i vores have og når vi går tur ved fjorden. Stanken fra rensningsanlægget lever vi med, selvom den fylder mere end vi havde forventet.

Ønsker I notater på hvilke dage, der har været lugtgener derfra det sidste halve år fremsendes de gerne, da vi har noteret det ned.

Er det ikke forkert at centrere så meget trafik inde midt i et boligkvarter? Kunne man ikke lave tilkørslen fra Ny Nibevej. Her er infrastrukturen til det ift. krydset på Skalborgbakke og let tilgang fra E45.

Med en tilkørsel fra Mølholmsvej vil Svalegårdsvej og Under Lien blive slemt belastet, mere end de er i forvejen. Der er kaos på disse veje morgen og eftermiddag i forvejen.

Vi håber og krydser fingre for, at I finder en anden løsning, hvor man ikke ødelægger vores dejlige natur og tager hensyn til de folk, som måske har brugt alt hvad de ejer og har (som undertegnede) , for at købe et hus (og dyr ejendomsskat) i dette naturskønne område lige midt i byen.

Argumentation for hvorfor der slet ikke burde ligge en bro over Egholm:

Egholm og området mellem øen og Nørresundby er et vitalt rasteområde for et stort antal ænder. Netop dette sted kommer forbindelsen til at skære direkte igennem. Det vil igen igen, betyde endnu mindre plads til naturen, men ikke nok med det, så er det også et stykke meget produktivt natur, som danner grundlag for et sikkert hvilested for et stort antal hjemmehørende fuglearter. Bugten er såvel blot en del del af et sammenhængende større lavvandsområde med en stor pærevælling af hjemmehørende fuglearter fouragerer.

Som beboere i området og naturinteresseret borger er vi bekymret for, at denne udvikling vil have alvorlige konsekvenser for den lokale biodiversitet. Det er afgørende, at vi bevarer disse naturlige habitater for vores vilde dyreliv, især i den tid vi befinder os i.
Vi opfordrer derfor til en grundig revurdering af projektet, idet vi som samfund virkelig skal træffe vores beslutninger med miljømæssige påvirkninger med større forsigtighed end måske nogensinde før. Vel vidende om, at vi måske har mindre, end nogensinde før.

Der bør udføres yderligere miljøundersøgelser, og alternative løsninger, der mindsker indvirkningen på det lokale dyreliv, bør overvejes.

De bedste hilsner
Jan Jensen og Mette Brøndum, Lindskovvej 31, 9000 Aalborg.

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sandra Magnolia Højbjerg (sandrahojbjerg@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 08:12
Bilag: LF-Dokumentation af asbestlossepladser i linjef├©ring for 3.Limfjordsforbindelse-Low-res.pdf;

Til rette vedkommende / styrelse

Jeg finder det afsindigt bekymrede at Aalborg Kommune har meldt ud at der ikke findes asbest i linjeføringen for den foreslåede 3. Limfjordsforbindelse.

Linjeføringen ligger tæt op ad store boligbebyggelser (hvilket i sig selv også er problematisk i forhold til støj, særligt sårbare drikkevandsområder og rekreative områder) og det er uacceptabelt at sætte asbest fri. Især her i kommunen, hvor asbest i forvejen har MANGE liv på samvittigheden.

Talrige sagsakter fra anlægsperioden af asbestlossepladserne, dokumenterer at der ligger fuldstændig abnorme mængder gravet ned flere steder i korridoren for den påtænkte motorvej. Disse gigantiske lossepladser indeholder blandt andet støvaffald fra Dansk Eternitfabrik fra de gigantiske asbeststøvsugere. Lossepladserne er desuden etableret uden bundmembran og percolat.

Dokumenterende materiale (vedhæftet som PDF) har jeg og andre gennem en årrække sendt til alle relevante politikere, styrelser, udvalg, byråd, region mv. Ingen reagerer.

Der findes ingen kendte metoder til at håndtere asbest i dette vanvittige omfang. Det er altså ikke et par trailerlæs med byggeaffald vi taler om, men 75-års affald fra en kæmpe spiller i international eternitproduktion.

Seriøse og retvisende alternativer til en placering i Egholmlinjen er ikke undersøgt. I 2011 var to lige useriøse alternativer medtaget: et voldsomt overdimensioneret anlæg i øst med 12 spor, som derfor havde en urealistisk høj pris og en linjeføring ind gennem Aalborg Vestby.

Det er uansvarligt at træffe en beslutning, uden at mere klimavenlige og mindre indgribende løsninger er undersøgt. Beskrivelsen af en øst-løsning i VVM'en fra 2011 var overdimensioneret. Den løsning var dermed ikke korrekt belyst.

Jeg forlanger at en mindre omfattende og mere realistisk løsning med et ekstra tunnelrør i øst undersøges sammen med en afkørsel fra E45 til City Syd. Støj ved boliger langs den eksisterende E45 er et kæmpe problem. Støjreduktion her skal medtænkes og udføres i starten af anlægsprocessen.

Løsningen skal entydigt afspejle de bindende mål i Danmarks Klimalov herunder en "grundig vurdering af klimaeffekten af større anlægsprojekter." Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag. Jeg siger derfor nej tak til en vestlig linjeføring og ja tak til en ny og seriøs undersøgelse til gavn for borgere i både øst og vest.

Gåde:
Hvad er det, der er billigst, hurtigst at gennemføre, vil aflaste trafikken mest og er mest skånsomt?

Hjælp til svar:
22 km motorvej + tunnel + lavbro + tilkørsler gennem bynær natur eller en tunnel-udvidelse i et industriområde?

-- AKT 311289 -- BILAG 201 -- [LF-Dokumentation af asbestlossepladser i linjef├©ring for 3.Limfjordsforbindelse-Low-res] --

FORETRÆDE FOR TRU 16. MAJ 2023

LISBETH FAST, TALSMAND, BORGERBEVÆGELSEN, AALBORG

Dokumentation af asbest-lossepladser

i den planlagte linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse



Hovedpunkter

- **+75 års eternitproduktion** har gjort Aalborg og omegn til arneplads for asbestlossepladser

- Aalborg kommune og Region Nordjylland har mod lovlig forpligtigelse (Vejloven §17g, stk. 10) undladt at videregive yderst relevante oplysninger omkring områderne med asbestforurening, som derfor ikke er fyldestgørende kortlagt i VVM redegørelsen i forhold til anlæg af en 3. limfjordsforbindelse i Egholmslinjen

- En motorvej med denne linjeføring vil **på mindst 3 lokaliterer løbe direkte igennem asbestdeponier**

- Asbestfibre er hypermobile og **oralt indtag kan medføre forskellige kræfttyper** i kroppens organer

Cement + asbest = fibercement (eternit)

Den tunge cementindustri i Aalborg fandt ud af at asbest er et magisk mineral.

Asbest kan ikke brænde.
Asbest kan ikke gå i opløsning.

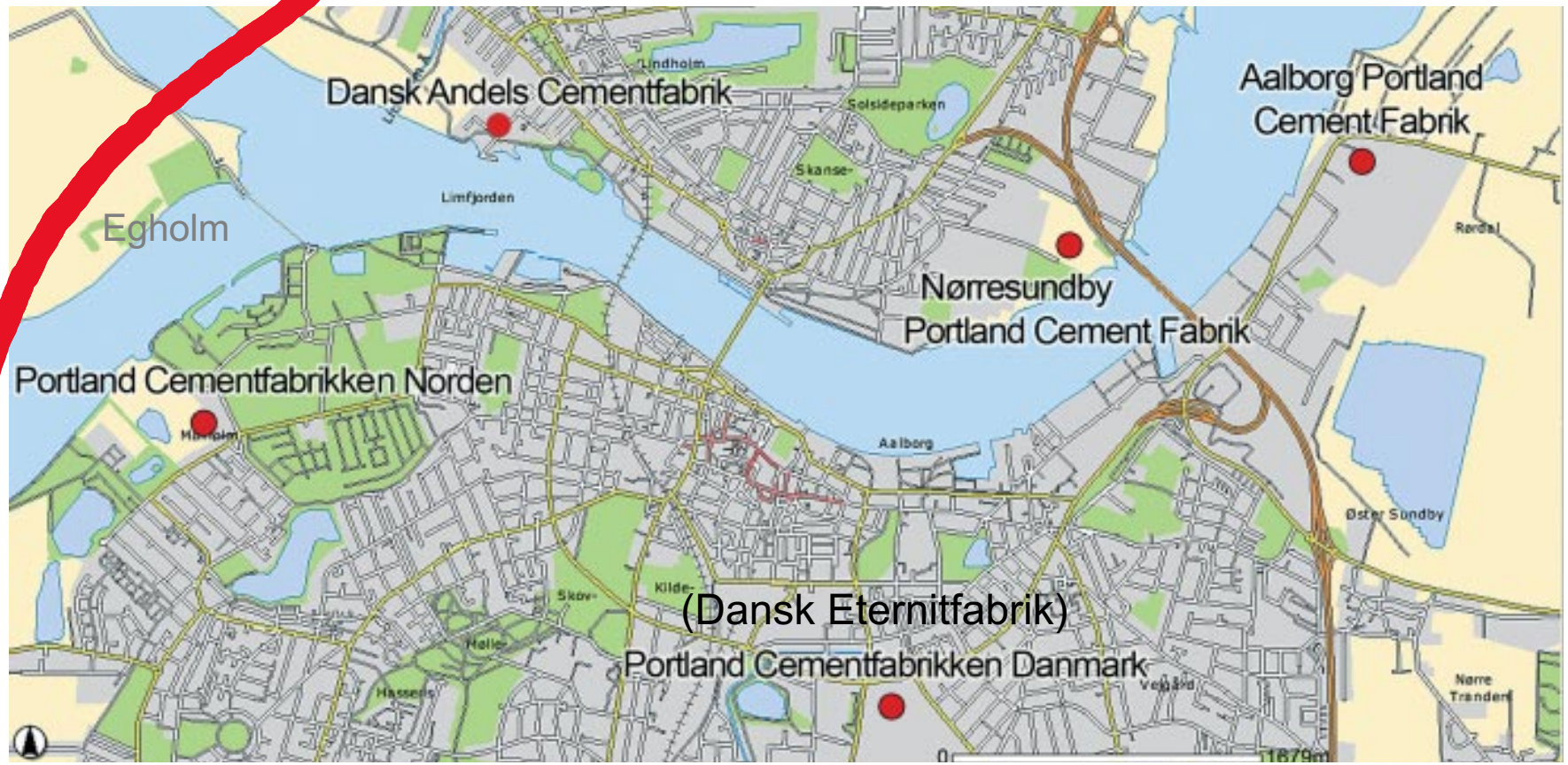
Desværre er de mikroskopiske asbestfibre kræftfremkaldende, **både hvis de indåndes som støv og hvis de indtages gennem mad/drikke.**

Asbeststøv har utallige liv på samvittigheden.



Kendte deponiområder = cementfabrikkernes placering

1960'erne:
3. Limfjordsforbindelse



UDDRAG FRA "AALBORG OG CEMENTEN" AF HENNING BENDER

Mange af deponiområderne er tidligere ejet af F.L. Schmidt, idet deres cementfabrikker var placeret her. Der er en tydelig sammenhæng mellem disse fabrikkers lokalitet og deponering af affald

+75 års dumping af asbestaffald

Enorme mængder asbestholdigt affald og asbeststøv

(opfej fra gulv + affald fra kollosale asbeststøvsugere)

er efterladt på mange lokaliteter i Aalborg og omegn

Gamle lossepladser i Aalborg og omegn



Mølholm Asbestdeponi er det eneste godkendte deponi til asbestaffald ved Aalborg. Men i og omkring byen er der over 80 gamle lossepladser, der sandsynligvis er etableret ud fra princippet om at hælde affaldet ud og lukke øjnene. Det viser en opgørelse, som Miljøstyrelsen offentliggjorde sidste forår som et led i Miljøministerens besvarelse af et § 20-spørgsmål i Folketinget. Ministeren svarer, at der blandt de mange deponier er flere, der ifølge myndighedernes opgørelse med sikkerhed rummer deponeret affald med eternit. Men han understreger, at eternit – og dermed asbest – sagtens også kan vise sig at være deponeret på de

https://ing.dk/artikel/fortidens-synder-tonsvis-af-herreloes-asbest-flyder-i-og-omkring-aalborg-fjord

Fra aktindsigt vedr. lossepladser

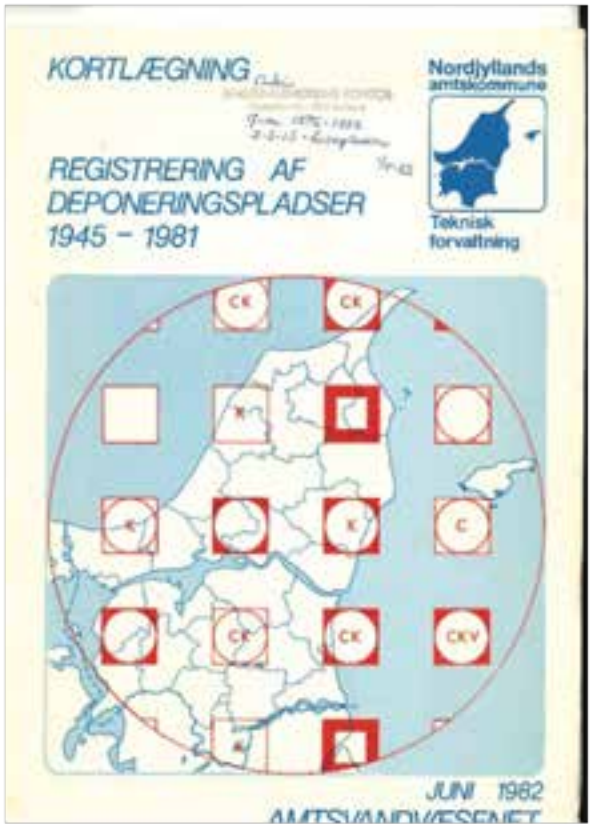
MIKO reg.nr.	Matr.nr.	Skønnet mængde 1000 m³	Periode	Affalds-kategori D F G S	Miljø godkendelse ref.
851-40	laen m.fl., Sohngaardsholm	200	-1963	x x x x	
851-40	lafv, lafs, ladi, Sohngaardsholm	50	1963-1965	x x x x	
851-40	lbp, Sohngaardsholm	250	1972-	x (slam)	8-75-1/851-5-89*
851-40	- do -	50	1975-1976	x	
851-784	lai, Sohngaardsholm	50	-1980	x x x	8-76-1/851-58-88
851-108	2g, Ø. Sundby	350	1966-1972	x x x x	
851-287	1a, Rørdal	50	1972-1975	x x x x	
851-309	34a, 34s, Gl. Hasseris	200	1973-1977	x x x x	
851-99	1a, Gug by	25	1976-1977	x x x x	
851-193	1n, Gl. Hasseris	125	1977-1979	x x x x	8-76-1/26-5-76
851-1000	5b, Sdr. Svenstrup	120	1980-1984	x x x x	8-76-1/26-2-79
851-1016	71, Ellidshøj	55	1984-1987	x x	8-76-1/26-16-83
851-179	(Thorsteds fyldplads Gug)	5	1986-1987	x	
851-705	(Reno Nord)		1985-1987	x	
851-1017	9a, Nøvling	50	1987-	x	8-76-3/851-14-87

Kategori: D = 'Danmark' F = Fibercement G = Glasolit S = Siporex * = Udkast

Cement + asbest = fibercement

https://www.geohav.dk/pdfarchive/883181937414682.pdf?fbclid=IwAR2MPHTJrQdGoLr-9k5mCoeIJOdzqx_- rltAMv-c7zrDD3kUcIBr2FsVnO8

Deponeringspladser 1982



3. Limfjordsforbindelse linjeføring

Asbest-deponi

Klostereng

Asbest-deponi

Asbest-deponi

”Registrering af deponeringspladser 1945-1982” (Fulde sagsakt: https://www.geohav.dk/pdfarchive/375213678178545.pdf)

FORTEGNELSE – JUNI 1982

Deponeringspladser



Kommune AALBORG Nr. 851

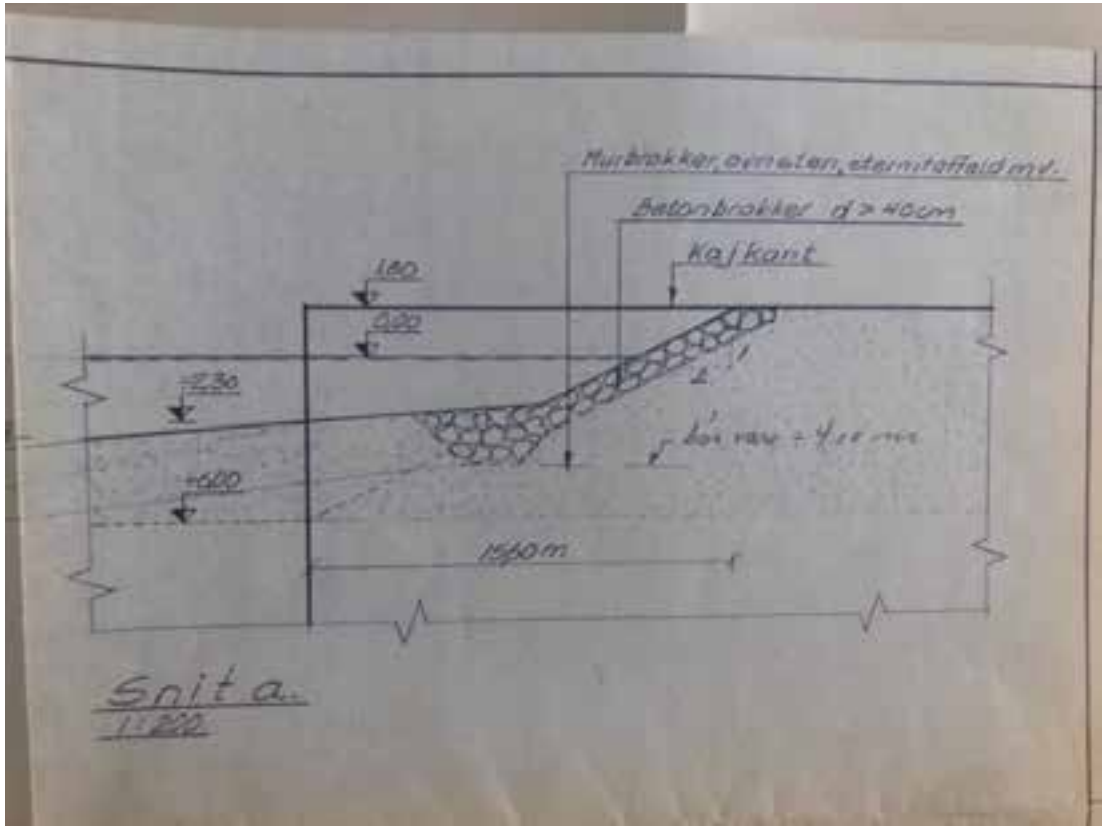
Kortreference nr.	Beliggenhed (Matr. nr. og adresse)	Ejerforhold	Driftsperiode		Kemisk affald
			Oprettet	Nedlagt	
524229	Matr. nr. 1 n, Gl. Hasseris By, Hasseris	Aalborg kommune	1978	1980	Nej

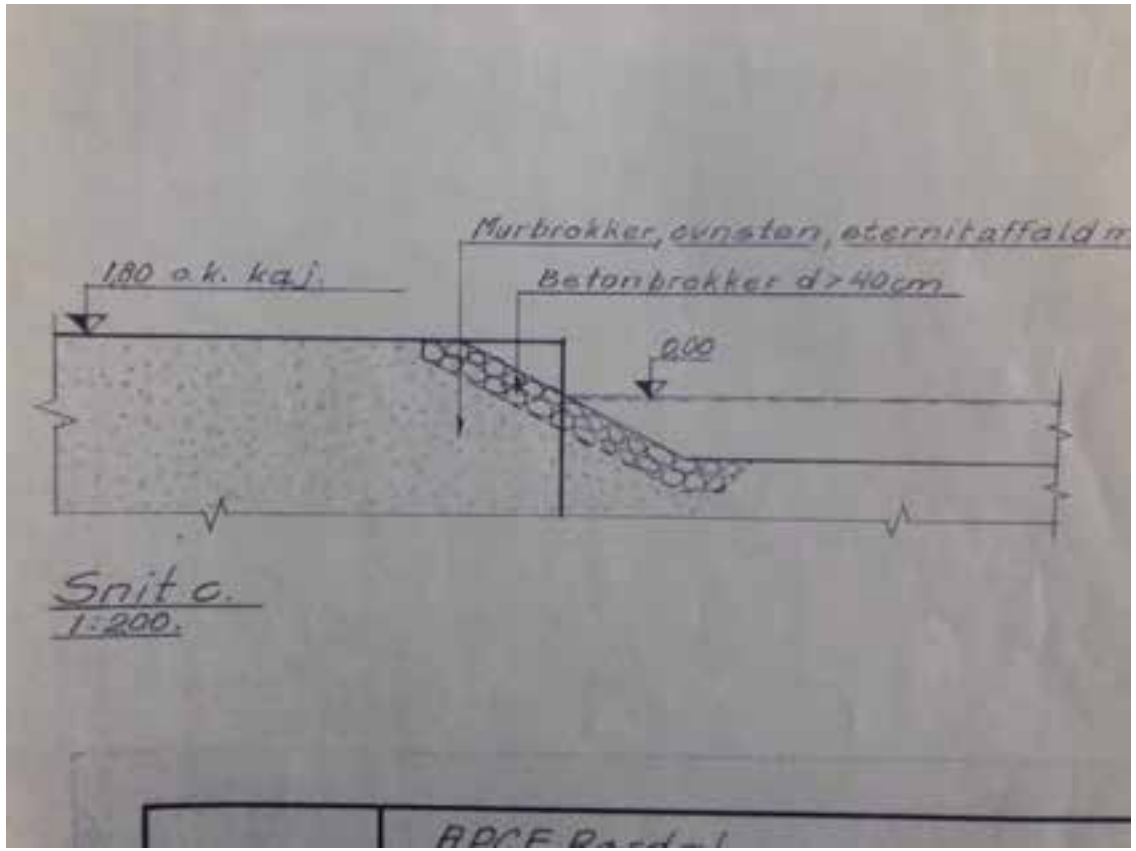
Bemærkninger: På pladsen er deponeret bygningsaffald samt affald fra en eternitfabrik, jfr. miljøgodkendelse, dateret 21. januar 1977 (j.nr. 8-76-1/26-5-76). Pladsen er etableret uden bundmembran og percolatopsamling - Pladsen skønnes på grundlag af en hydrogeologisk vurdering at være ukritisk beliggende i forhold til eksisterende og potentielle vandindvindingsområder til almen vandforsyning - Pladsen må på grundlag af afstand til vådområde vurderes som kritisk beliggende - Der er ikke konstateret forureningstilfælde - Se supplerende bemærkninger UTM nr. 524 229.



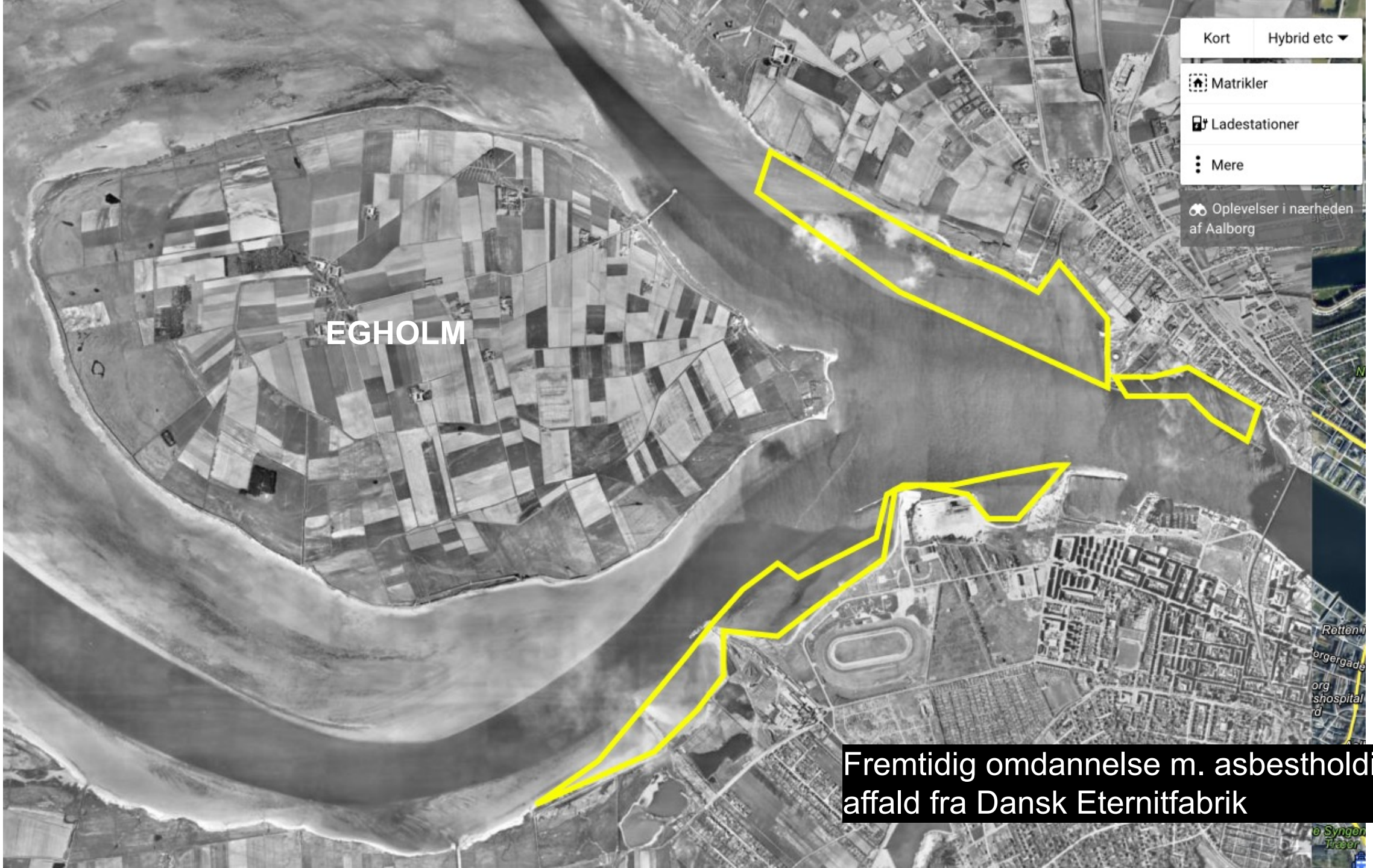
ILLUSTRATION FRA AKTINDSIGT

Snittegning af opbygning af deponi ved kyst
Bemærk: INGEN bundmembran






Kort
Hybrid etc
Matrikler
Ladestationer
Mere
Oplevelser i nærheden af Aalborg
EGHOLM
Luftfoto
1954


Kort
Hybrid etc
Matrikler
Ladestationer
Mere
Oplevelser i nærheden af Aalborg
EGHOLM
Fremtidig omdannelse m. asbestholdigt affald fra Dansk Eternitfabrik



Omdannelse m. affald fra Dansk Eternitfabrik

2023



3. Limfjordsforbindelse – placering gennem områder kontamineret med asbest

2023

PRUDENTIA & CONFIDENTIA

Mølholm-ålene dræbt af „Eternittens" affald

Det er efter al sandsynlighed produktionsaffald fra Dansk Eternit-Fabrik, der er skyld i de døde ål i Maskinfabrikken Nordens vandgrav i Mølholm i den vestlige del af Aalborg. Ved nytårstide kunne de døde ål samles op i spandevis, og beboerne i området frygtede, at giftstoffer i søen skulle indvirke på grundvandet.

Undersøgelser af vandet viser, at pH-tallet ligger langt over det normale. pH er udtryk for vandets surhedsgrad, og måleskalaen går fra 0 til 14 med 7 som neutral. Når pH-værdien er under 7, er der tale om syrer i vandet, når værdien er over 7 er der tale om basiske stoffer. pH-tallet i vandet fra søen i Mølholm lå ved prøven fra den 30. december — den dag, de døde ål blev opdaget — på 10,2. Og det er ifølge statsbiolog Ole Bagge, Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, mere end nok til at dræbe fiskene.

— Der er hverken tale om giftstoffer eller lignende, der kan dræbe fiskene. Det er udelukkende produktionsaffald, og det samme slags affald, der er blevet kørt ud siden starten, siger direktør Schønnemann.

Affaldet i stedet i Limfjorden

Stadsgartner Johannes Jensen oplyser, at opfyldningen af søen vil blive stoppet i løbet af kort tid.

— Vi har aftalt med Eternitfabrikken, at affaldet i stedet bruges som opfyldning ved bredden af Limfjorden nogle hundrede meter nord for søen. Planen mangler endnu den sidste godkendelse, men jeg regner med, at det går i orden, siger Johannes Jensen.

Stadsgartneren er ikke nervøs for, at affaldet fra Eternitfabrikken vil skabe problemer med hensyn til forurening af Limfjorden.

— Der bliver tale om en stor dæmning, som vil forhindre det materiale, der opfyldes med, i at komme i direkte forbindelse med fjorvandet, siger Johannes Jensen.

Han håber, der bliver mulighed for at indrette området, der kun ligger få kilometer fra Aalborgs centrum, som rekreativt med søen som det centrale punkt.

lab



Dejligt åndehul bliver svinet til

Den mørke



Stadig brækker i Nordens vandgrav:

Sure Mølholm-boere: Stop det griseri nu



Vandgraven ved Norden i Mølholm groft forurenet

Alene dør, og fuglelivet forsvinder. – Ingen kender forureningskilden

Af LARS BRIX

Losseplads for Eternit-Fabrikken

Stadsgartneren: — Pas på fiskene

Aalborg-fly generet af blæst – i Norge



Brokkerne skæmmer idyllen alvorligt. Men det er en aftale fra kommunens overtagelse af arealet nær Møtholmsvej, Aalborg, at her må fyldes op. Formentlig findes nu en anden losseplads for siporesen

Fugles og planters paradis kan endnu reddes fra en skæbne som losseplads

Et af Aalborgs »åndehuller«,

munale vandhuller og tænker meget på det rekreative, så

ningen standset, og at det i første række ville blive un-

opfyldning standses, da kan der endnu fyldes jord på, så

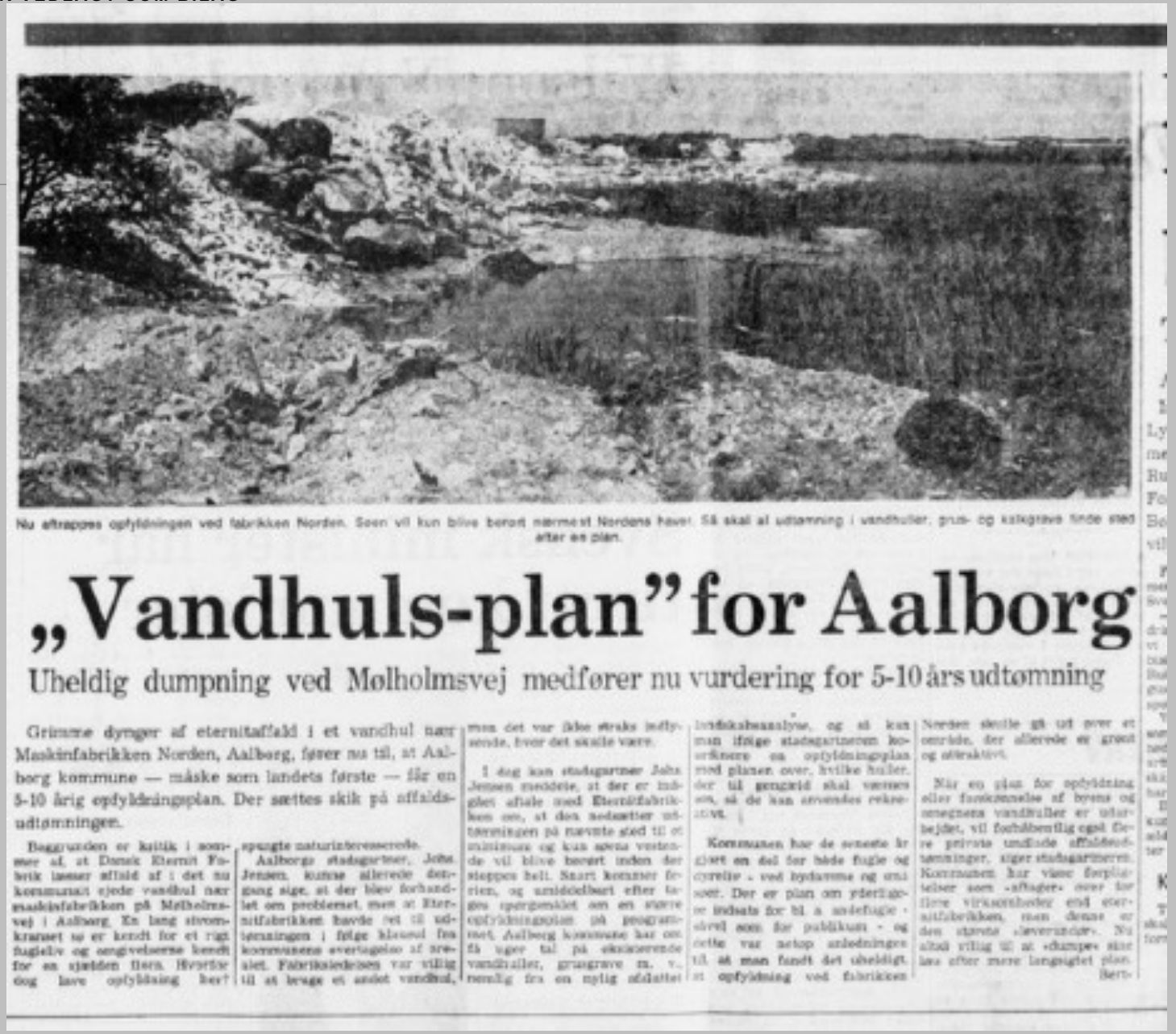
ARTIKLER FRA AALBORG STIFTSTIDENDE 1975-76 – ORIGINALARTIKLER VEDLAGT SOM BILAG



Nu sat stop for fyld i søen ved Mølholm

Affaldet fra Eternit-Fabrikken i Aalborg bruges i stedet til at rette Limfjords-kysten af

Limfjord-kysten skal rettes ud



Nu aftrappes opfyldningen ved fabrikken Norden. Søen vil kun blive berørt nærmest Nordens haver. Så skal al udtømning i vandhuller, grus- og kalkgrave finde sted efter en plan.

„Vandhuls-plan" for Aalborg

Uheldig dumpning ved Mølholmsvej medfører nu vurdering for 5-10 års udtømning

Grimme dynger af eternitaffald i et vandhul nær Maskinfabrikken Norden, Aalborg, fører nu til, at Aalborg kommune — måske som landets første — får en 5-10 årig opfyldningsplan. Der sættes skik på affaldsudtømningen.

Baggrunden er kritik i sommer af, at Dansk Eternit Fabrik læsser affald af i det nu kommunalt ejede vandhul nær maskinfabrikken på Mølholmsvej i Aalborg. En lang sivomkranset sø er kendt for et rigt fugleliv og omgivelserne kendt for en sjælden flora. Hvorfor dog lave opfyldning her? spurgte naturinteresserede.

Aalborgs stadsgartner, Johs. Jensen, kunne allerede dengang sige, at der blev forhandlet om problemet, men at Eternitfabrikken havde ret til udtømningen i følge klausul fra kommunens overtagelse af arealet. Fabriksledelsen var villig til at bruge et andet vandhul, men det var ikke straks indlysende, hvor det skulle være.

I dag kan stadsgartner Johs. Jensen meddele, at der er indgået aftale med Eternitfabrikken om, at den nedsætter udtømningen på nævnte sted til et minimum og kun søens vestende vil blive berørt inden der stoppes helt. Snart kommer ferien, og umiddelbart efter tages spørgsmålet om en større opfyldningsplan på programmet. Aalborg kommune har om få uger tal på eksisterende vandhuller, grusgrave m. v., nemlig fra en nylig afslutter landskabsanalyse, og så kan man ifølge stadsgartneren koordinere en opfyldningsplan med planen over, hvilke huller, der til gengæld skal væres om, så de kan anvendes rekreativt.

Kommunen har de seneste år gjort en del for både fugle og dyreliv - ved bydamme og små søer. Der er plan om yderligere indsats for bl. a. andefugle - såvel som for publikum - og dette var netop anledningen til, at man fandt det uheldigt, at opfyldning ved fabrikken Norden skulle gå ud over et område, der allerede er grønt og attraktivt.

Når en plan for opfyldning eller fanskønnelse af byens og omegnens vandhuller er udarbejdet, vil forhåbentlig også flere private undlade affaldsudtømninger, siger stadsgartneren. Kommunen har visse forpligtelser som »aftager« over for flere virksomheder end eternitfabrikken, men denne er den største »leverandør«. Nu altså villig til at »dumpe« sine læs efter mere langsigtet plan.

Bert-



For øjeblikket ligner arealet omkring Mølholm Sø ikke et rekreativt område. Alt det hvide på billedet er opfyldt materiale fra Dansk Eternit-Fabrik. Nederst til venstre ses koloniheveområdet og øverst på billedet, ved den modsatte ende af søen, Maskinfabrikken Nordsø (Foto: Max René)

Kommunalvagt mod udtømning

Selv om opfyldningen af Mølholm Sø i udkanten af Hasseris officielt er stoppet, bliver søen stadig brugt som losseplads, især for affald fra bygge-orkteren, murbrokker og lignende.

Den fortsatte opfyldning har gjort det nødvendigt for Aalborg kommune at ansætte en opsynsmand.

— Men det er for dårligt, at det virkelig er en nødvendighed, siger stadsgartner Johannes Jensen.

Igennem de sidste år har Dansk Eternit-Fabrik fyldt produktionsaffald i søen og i områderne omkring den. Fabrikken havde denne ret fra områdets tidligere ejer, Maskinfabrikken Norden. Da området blev købt af Aalborg kommune blev opfyldningen stoppet efter aftale med fabrikken. I stedet køres produktionsaffaldet længere ud mod fjorden, hvor kystlinien gøres mere lige.

Det er meningen, at søen og området omkring den skal være rekreativt område med beplantninger omkring søen. Det meste af dyrelivet og en stor del af rørskoven er forsvundet på grund af opfyldningen, men nu, hvor søen skines, skulle der være gode muligheder for at genoprette livet. lab

“Alt det hvide på billledet er opfyldt materiale fra Dansk Eternitfabrik”



3. Limfjordsforbindelse – placering gennem områder forurenet med asbest

2023

Fra Region Nordjylland

Jordforureningsattest

Udskrevet 11. december 2021

Denne attest bygger på de oplysninger, som Region Nordjylland har på udskrivningstidspunktet.

Matrikel
3a Gl. Hasseris By, Hasseris, Aalborg Kommune

Adresse
Ajstrupvej 20, 9381 Sulsted m.fl.

Matriklens status
Matriklen er: Kortlagt på vidensniveau 1 (V1-kortlagt).

Region Nordjylland har viden om aktiviteter, der kan have medført forurening af matriklen. Det V1-kortlagte areal er ikke blevet undersøgt, og mistanken om forurening er derfor ikke be- eller afkræftet.

Lokaliteter på matriklen : 851-00193

Matriklens placering på kort



Indeholder data fra GST, Region Nordjylland, DMP, COWI og Sweco

På lokaliteten er der viden om følgende aktiviteter, som har eller kan have forurenet

Navn på aktivitet	Branche	Driftperiode
Godkendt fyldplads til affald fra Dansk Eternit og	ingen	1977 - 1985
Opfyldt kystområde	ingen	- 1980
Udspredning af slam fra Renseanlæg Vest	ingen	1980 -

Region Nordjylland kortlægger, undersøger og oprenser forurenet jord. Formålet er at sikre rent drikkevand, overfladevand og menneskers sundhed.

Kortlægningen efter jordforureningsloven er ikke færdig, og der vil derfor løbende kunne ske ændringer i regionens database.

Læs mere om Region Nordjyllands arbejde med jordforurening på www.jordforurening.rn.dk eller www.tjekdingrund.dk.

Få yderligere oplysninger ved at kontakte regionens "Kontor for Jordforurening":

Telefon: 9764 8276
Mail til Birgitte Gorgin: bg@rn.dk

Du kan desuden få oplysninger hos din kommune, om matriklen er omfattet af "områdeklassificering".





Klostereng – placering af tilkørselsanlæg 3. Limfjordsforbindelse + område forurenet med asbest

Illustration fra Vejdirektoratet



Etablering af rensningsanlægi i deponiområde

1982



Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger :asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres

1985


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1986


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1987


Udvidelse af rensningsanlæg:
Øjenvidneberetninger: Asbestaffaldet fra byggefeltet omplaceres
1990



Det officielle deponi

Minimum 95.000 tons asbestholdigt affald

ligger deponeret i den lille del, der udgør det officielle deponi

Tidslinie

1976: *Ministeriet for Offentlige Arbejder* giver Aalborg Kommune tilladelse til at foretage opfyldning i søterritori-um i Limfjorden vest for Aalborg med affaldsmateriale - herunder 35% asbestholdigt eternitaffald. Dette bliver til asbestlossepladsen Klosterengen. Tilladelsen blev givet på vilkår af, at opfyldningen skulle tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato og kystsikring skulle udføres inden påbegyndelse af opfyldningen. Dette krav valgte Aalborg Kommune og tilsidesætte.
Der går imidlertid over 11 år inden dette arbejde færdiggøres efter adskillelige påbud fra Ministeriet.

1988: Kystsikringen og afdækning af asbestdeponiet på Klosterengen færdiggøres af Rambøll (skulle have været tilendebragt I 1978!!)

2015: Aalborg Kommune gennembryder ved Svanholmgrøften - uden lovliggørelse - asbestlossepladsen på Klosterengen. Lovliggørelse forefindes stadig ikke.

2015: Region Nordjylland etablerer en helikopterlandingsplads midt i asbestlossepladsen på Klosterengen. Ingen var adviseret om forekomsten af asbest i området og byggearbejderne bar derfor ingen værnemidler ved den første del af udgravningen. 300 tons asbestaffald blev fjernet under anlægget af heliporten, en del af dette affald var rent asbeststøv.

Frederiksholms Kanal 27 · 1220 København K
Tlf. 01 - 12 62 42 · Telex 22275 moa dk
Telefax 01 12 38 93 · Giro 3 00 27 64

Ministeriet for
offentlige arbejder
(Trafikministeriet)

Aalborg kommune,
Magistratens 2. afdeling,
Vesterbro 14,
Postbox 765,
9100 Aalborg.

Dato: 18. november 1986.
Jnr. 8. 1205-12.
Sagsbehandler: J.Fryd/MLø
Brev nr. 8.

I brev af 15. oktober 1976 har ministeriet for offentlige arbejder meddelt Aalborg kommune tilladelse til at foretage opfyldning af et areal af Limfjorden vest for Aalborg bl.a. på vilkår af, at opfyldningen blev tilendebragt inden 2 år fra tilladelsens dato.

Den af ministeriet fastsatte frist er senest ved brev herfra af 2. august 1985 blevet forlænget med 3 år således, at det samlede opfyldningsarbejde, inkl. indfatningen med stensten, skulle være afsluttet senest den 1. november 1988.

Det blev i den forbindelse tilkendegivet kommunen, at ministeriet fandt det kritisabelt, at en offentlig myndighed skulle være 12 år om at udføre et projekt, der oprindelig var fastsat til 2 år, og at ministeriet måtte lægge vægt på, at den fastsatte frist nu blev overholdt.

I brev af 22. oktober 1986 (j.nr. 06.08.00.920.2503-PW/ah) har kommunen herefter på ny ansøgt om en yderligere forlængelse af den af ministeriet fastsatte frist således, at arbejdet afsluttes senest ved udgangen af 1989.

Der henvises herved til, at Aalborg byråd på sit møde den 25. september 1986 har vedtaget, at der ikke i 1987 afsættes beløb til færdiggørelse af det pågældende anlægsarbejde.

Nr. 19[illegible]

Hvorfor har hverken Aalborg Kommune eller Rambøll vedstået sig deres viden om den massive forurening i området?

Ingen foranstaltninger blev taget ved udgravning til heliport i 2015 – ingen beskyttelse hverken af arbejdere eller beboere i området.

Det er en tanke værdig…

ARTIKEL FRA NORDJYSKE 2/5-21

Aalborg Kommune og Rambøll nævner IKKE asbest i forbindelse med udgravning til heliport i området i 2015

MILJØ

Gravearbejde afslørede farligt fund - som kommunen kendte alt til

Selvom kommunen selv var med i planlægningen, nævnte de ikke noget om deponiet nedenunder byggeprojekt. Det møder nu skarp kritik fra 3F



Rambøll har i et notat til kommunen vedhæftet billeder af, hvad de fandt i jorden under arbejdet. Foto: Rambøll

AALBORG: Det er en af de overraskelser, man ikke har lyst til få, når man har gang i de store gravemaskiner. Det er september 2015, og byggeriet af en ny helikopterlandingsplads til lægehelikopteren er i fuld sving vest for Aalborg.

Thomas Lee
Journalist

02. maj 2021 kl. 06:00
Opdateret 09. maj 2022 kl. 14:22

Men jorden er ikke som forventet – for under arbejdet finder man både gamle eternitplader og rester af poser, hvor der står asbesto på. Arbejdet stoppes, og der tages tre prøver – alle tre viser, der er asbest i jorden.

Nordjyske har fået aktindsigt i processen op til byggeriet, og selvom Aalborg Kommune både har været en del af planlægning og medforfatter til VVM-undersøgelsen, som de selv har godkendt, så har kommunen ikke nævnt deri, at de 40 år tidligere har lavet et deponi samme sted. Og at der derfor var en vis risiko for at støde på gammelt affald fra eternitfabrikken – heriblandt farlige asbestfibre, der kan føre til lungehindekræft.

Kommunen fortalte altså hverken regionen eller entreprenøren om deres eget deponi med farligt affald.



I alt blev omkring 300 tons asbestholdigt materiale kørt til deponi. Foto: Rambøll

Et svigt

Entreprenøren, Bjerregaard & Vigel Pedersen A/S, har ikke ønsket at stille op til interview om sagen. Men formanden for 3F i Aalborg, Allan Busk, mener det er uansvarligt, kommunen ikke har fortalt, hvad der lå i jorden, inden arbejdet gik i gang.

https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/kommunen-fortalte-ikke-om-farlig-asbest-det-er-uansvarligt/bc33bfaa-5dbb-4210-b073-4f2cbe69c787



Bill fra ovenstående artikel



Bill fra ovenstående artikel

Klostereng på land: Det øverste jordlag eroderer og blotlægger kontinuerligt deponiet



Klostereng på land: Det øverste jordlag eroderer og blotlægger kontinuerligt deponiet



Klostereng ved vand: Fiberdugen er revet løs





Udmunding af Svanholmgrøften ved Klostereng

Mandag morgen var der ryddet helt op.
Onsdag morgen så det sådan her ud:



Videoen er optaget 16. juni 2021 – umiddelbart efter samråd I transportministeriet hvor daværende transport minister B. Engelbrecht anklagede MF S. Zimmer for at opfinde sin egen virkelighed. Vedlagt som bilag

2 tons asbestholdigt affald

er blevet fjernet fra denne 300 m kyststrækning siden 2021.
Trods dette dukker fortsat nyt asbestaffald op.
Og støvet kan ikke oprenses!

Den dødelige konsekvens kommer fra de mikroskopiske asbestfibre.

Der er sundhedsmæssig fare både fra fibre som støv og fibre i vand

Adskillige videnskabelige artikler påviser sammenhængen mellem asbest optaget oralt og kræft i eksempelvis mave og strube

Dokumentation vedlagt som bilag

Fortidens synder: Tonsvis af herreløs asbest flyder i og omkring Aalborg Fjord

PLUS Miljø 12. maj kl. 05:00 1



På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt mere eller mindre opløste eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen. Illustration: Geohav.

Der findes intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier, der kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

“*Ingeniøren* har været i kontakt med flere øjenvidner, bl.a. 72-årige Bjarne Christoffersen fra Ferskenvej, der beretter om, hvordan de dengang **så lastbiler køre i pendulfart mellem fabrikken og deponiet, frem og tilbage, frem og tilbage, op gennem engarealet og kyststrækningen og tilbage igen.**

Sådan stod det på i et årti, ofte også om natten, i weekenderne og i andre tidsrum uden for det tilladte.

Dumpningen genererede voldsomme mængder støv, der hang i luften som en tåge. “

3. Limfjordsforbindelse gennem deponi nær Dall
Her er deponeret minimum 84.000 ton asbestholdigt affald



Deponi



Illustration: Geohav

Transportministeren og Vejdirektoratet har IKKE vurderet konsekvenser ved anlægsarbejdet i de meget store asbestdeponier i linjeføringen i deres VVM-rapport.

Kritikken affærdiges som om, det der forventes at kunne dukke op, er byggeaffald I almen størrelsesorden.

Kritikken affærdiges med, at der findes helt vanlige metoder til at håndtere, den slags.

Kæmpestore asbestlossepladser uden bundmembran og uden forsvarlig indkapsling
Der er imidlertid tale om kæmpestore deponier, der hverken er forseglet med bundmembran eller forsvarligt indkapslet.

Der findes ingen vanlige metoder til at håndtere omfattende anlægsprojekter direkte i et asbestdepot, tæt ved fjord, grundvand og afvandingskanaler og endda helt bynært med beboelse få hundrede meter fra gravearbejdet.

Asbest er kræftfremkaldende

De mikroskopiske, aflange fibre, kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne.

Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen.

Asbestfibre i sedimentet på fjordbunden vil ved opgravning og gravespild sprede sig til den marine fødekæde og vandet. Transportministeriet har på forespørgsel fra tidl. MF S. Zimmer, MF, oplyst at asbestfibre IKKE kan oprenses fra vandsøjlen: https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/617/svar/1800485/2430327.pdf

Sygdomstilfælde og dødsfald grundet asbest er stadig stigende

Antallet af asbestrelaterede sygdomstilfælde og dødsfald fra Dansk Eternit Fabriks levetid er stadig stigende og eksperterne regner med at tallene først topper i 2035. De beskæmmende tal knytter sig ikke kun til eternitfabrikkens ansatte, men også mange uforklarligt ramte borgere, som ikke har haft deres gang på eller i i umiddelbar nærhed af fabrikken. Statistikkerne knytter sig både til asbestsygdomme på grund af støvfibre i lungerne, som asbestsygdomme fremkommet ved at fibrene er slugt eller på anden måde trængt ind i væv og hinder (eks. testikel- eller bughinde). Asbesten har allerede alt for mange liv på samvittigheden - især i Aalborg.



Ansvaret er DIT

Tak for opmærksomheden

LISBETH FAST
TALSKVINDE, BORGERBEVÆGELSEN

kontakt@lisbethfast.dk
Tlf. 2614 8333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christina Kærsgaard (dejligd@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Anlægslov til 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 07:47
Bilag: 2024-01-11 Høringssvar Egholmmotorvej.pdf;

Se venligst vedhæftede høringssvar til anlægslov for en 3. limfjordsforbindelse.

11. Januar 2024

Høringssvar til miljøvurderingsrapport for 3. Limfjordsforbindelse

Tidsfrist for høring kan ikke være i overensstemmelse med forvaltningsloven

Indledningsvist vil jeg påpege, at når størrelsen på høringsmaterialet tages i betragtning, er der ikke givet en rimelig høringsfrist på denne høring. Høringen startede d. 7. december 2023 og løber frem til d. 11. januar 2024. Det er dermed givet 5 uger til at gennemlæse et kompliceret materiale der omfatter mindst 1000 sider, og som selv myndigheder har svært ved at nå. Dette kan ikke være i overensstemmelse med forvaltningslovensregler om rimelige høringsfrister, der skal sikre at alle oplysninger kommer frem om projektet og at retsikkerheden for de berørte af projektet kan nå at ytre sig kvalificeret. Høringen får karakter af en proformahøring, hvor udkommet er givet på forhånd og det er ligemeget hvad der kommer ind i høringsfasen.

Grundet den korte høringsfrist er mine bemærkninger ikke nødvendigvis dækkende eller fyldestgørende, da jeg ikke har kunne nå at læse andet end nedslag i rapporten.

Negativ væsentlig påvirkning på natur og arter

Det står dog klart, at projektet overtræder habitatdirektivet på flere punkter. En fravigelse af habitatdirektivet på det foreliggende grundlag vil være ulovligt, da der findes realistiske alternative løsning, hvor der ikke skal laves en fravigelse fra habitatdirektivet.

Projektet vil ødelægge vigtige nationale yngleområder for Odder uden de genskabes til fulde i samme kvalitet. Oddernes territorier er temmelig store og der etableres kun nye levesteder i nærheden af den planlagte motorvej, hvor forstyrrelserne permanent vil være store. Dermed er det ikke en fuldgyldig erstatning, som sikrer at den nuværende bestand kan opretholdes på hidtidigt niveau eller bedre.

Der er i projektet heller ikke taget hensyn til de tre arter af flagermus der lever på Egholm, ligesom der ikke er taget hensyn til at der er ynglende Dam-flagermus nær projekttraceet på sydsiden af Limfjorden. Anlæg af en vej i den projekterede højde, på Egholm og på nordsiden af fjorden, vil medføre trafikdrab på flagermus, som er beskyttede bilag 4-arter. Dette er også konstateret i den supplerende miljøkvensrapport, men det anses ikke som forsætlig skade på flagermusene og faktisk vurderes det i rapporten at der ingen væsentlig påvirkning er på flagermus.

EU domstolen (C-473/19, C-474/19) afgjorde ellers at skovfældning skulle anses som fortsætligt drab på de bilag IV -arter der levede i skoven og at der derfor skulle iværksættes afværgeforanstaltninger for disse arter efter habitatdirektivets procedurer før at skovrydningen kunne gennemføres. I den supplerende miljøkonsekvensrapport konstaterer man at vejen resulterer i trafikdrab på flagermus, men man indfører ingen afværgeforanstaltninger.

I høringen er der foreløbig allerede kommet nye oplysninger frem om sandsynligheden for at der kolonier af ynglende Damflagermus nær vejtraceet lige syd for fjorden, men dette indgår ikke i vurderingen i rapporten. Der er desuden forlydender om at undersøgelserne for flagermus, ikke er foretaget i aften og nattetimerne med i dagtimerne, hvorfor ynglekolonier af andre arter måske er underestimerede? Der er dog konstateret en række flagermus i traceet og på Egholm, men deres ynglesteder er ikke kortlagt.

Projektet vil derudover berøre en lang række andre bilagsarter, fx strandtudse, og en lang række andre dyre arter, særligt fugle.

Projektet medfører stor risiko for permanent forurening af kommunens drikkevand

Det er utrolig bekymrende, at der ved Egholm-linjen er risiko for forurening og påvirkning for grundvandsforekomsterne flere steder.

Vi ser i disse år, at drikkevandsressourcerne er under stigende pres mange steder pga. pludseligt konstaterede forureninger. Man bør derfor ikke tage unødig risiko ved at etablere forurenende anlæg nær drikkevandsområder.

Linjeføringen berører flere vandindvindingsområder, OSD-områder, boringsnære beskyttelsesområder og områder med indsatsplaner til beskyttelses af grundvandet.

Der vil være stor risiko for foreningen med både kvælstof og kemikalier. Dette både pga anlæggelse af vejen og ved udledning af vejvand og luftbåren udledning fra passerende biler og lastbiler, samt ved uheld med lastbiler der fragter giftige kemikalier.

Det anføres i rapporten at der skal etableres tætte forsinkelsesbassiner, men en blot en lille fejl i konstruktionen af disse, kan have ireversible konsekvenser for grundvandet ved en forurening.

I Drastrup findes et meget sårbart nitratfølsomt vandindvindingsområde med stor betydning for Aalborgs drikkevandsforsyning, og som linjeføringen går direkte igennem. Det fremhæves, at den naturlige beskyttelse af området er meget svag overfor forurenende stoffer.

Målsætningen for det nitratfølsomme områder, som gennemskæres af linjeføringen er:

“Det skal sikres, at den gennemsnitlige udvaskning af nitrat fra rodzonen på matrikelniveau ikke overstiger 25 mg/liter.”

Der sker også kvælstofforurening fra trafikken på vejene, der ser ikke ud til at dette forhold er belyst i forhold til forurening af grundvandet. Det er en påvirkning som vil stige med tiden efter ibrugtagning af vejen. Den vil samtidig have kumulativ effekt med anvendelsen af landbrugsjorderne omkring vejen.

Dette bør tillige belyses i Miljøkonsekvensrapporten, som derved ikke på dette punkt er fyldestgørende.

Projektet medfører støj over WHO grænse for hvornår der er negative konsekvenser for sundheden

Placering af forbindelsen vest om Aalborg vil betyde, at Aalborg fremover må leve med en konstant lydpåvirkning fra vejen. En påvirkning, som pga højden på vejen vil påvirke hele den vestlige del af byen. Støj påvirker menneskers sundhed negativt. Det er absurd at støjen ligger lige under de nationale grænser, men over den grænse WHO sat. Og det på trods af at projektet nogle steder indbygger afværgeforanstaltninger. Alene pga støjgenerne bør projektet ikke gennemføres.

Projektet indskrænker de fremtidige rekreative muligheder for Aalborg bys borgere

Projektet vil også ødelægge Egholm som et af de sidste nærområder til Aalborg, hvor byens borgere kan opleve synes over Limfjorden fra øens vestlige ende. Øen giver også mulighed for at opleve både stilhed og mørke, og endda for de som kun har offentlig transport og sine ben til rådighed.

Projektet vil også dramatisk forandre hele landskabsoplevelsen af Limfjorden ved Aalborg, som den opleves fra de mange udsigtspunkter i Aalborg. Fx Aalborgtårnet og Mølleparken.

En 3. limfjordsforbindelse varetager overvejende trafikforhold i Aalborg by og ikke trafikken for landsdelen.

Miljøkonsekvensrapporten mangler analyser af bytrafikken i forhold til landsdeltrafikken. En stor del af belastningen i den nuværende tunnel stammer fra ren bytrafik i Aalborg. Siden den sidste VVM-rapport fra 2011 er Aalborg blevet byudviklet mod øst. Flytningen af Aalborg sygehus ud i Aalborg øst vil yderligere skubbe trafikken mod øst. Dette forhold er ikke belyst.

Det skyldes nok, at argumentet for en statslig løsning dermed vil bortfalde, da det er Aalborg Kommunes eget ansvar at sikre tilstrækkelige vejadgang med tilstrækkelig kapacitet indenfor eget området.

Østlig forbindelse er en rimelig, alternativ løsning i forhold til bestemmelserne i habitatdirektivet

Fravalget at opdatere miljøvurderingen af den østlige forbindelse med et ekstra rør ved Limfjordstunellen er en politisk beslutning. I forhold til habitatdirektivet er det tvivlsomt om dette betyder, at den østlige forbindelse ikke er en rimelig alternativ løsning, der ville kunne vælges. Denne løsning vil klart have færre påvirkninger på miljø og naturforhold. Hvordan samfundsøkonomien i løsningen vil være i dag, ved vi ikke, da der ikke er beregnet, men da den vestlige forbindelse ikke flytter meget trafik fra limfjordstunnelen, vil den nok være billigere, og i hvert fald skåne Aalborgs borgere for skader på sundhed og stor risiko for forurening af drikkevand, samt bevare et af vores få naturområder.

Med venlig hilsen

Christina Kærsgaard,

Teglvænget 1, 3. tv.,

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Paul Wardle (paulwardle@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 07:45

(Send venligst bekræftelse af modtagelsen)

Til Transportministeren

Jeg synes, at der er alle mulige grunde til at skrotte planen om at vedtage anlægsloven om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Enhver oprigtig og ærlig politiker, som tør at træde væk fra sin partilinje, og som vil bruge lidt tid på at se på de utallige saglige argumenter, som taler imod motorvejen, vil konkludere at denne motorvejsløsning er forældet, forkasteligt og totalt forkert.

Der er naturligvis mange, der er fortaler for en 3. Limfjordsforbindelse. Det argument vil jeg ikke graver dybere i. Men at vælge en løsning, der vil ødelægge både den dejlige ø Egholm sammen med den vestlige side af Aalborg er ikke bare tragisk, det er også direkte dumt og dyrt. Og her vil jeg kort udpensle hvorfor.

Egholmmotorvejen løser ikke trængselsproblemet:
Som mange kloge og uddannede trafikforskere har dokumenteret, vil denne løsning ikke have den ønskede effekt de fleste lokale beboere ønsker. Nemlig mindre ventetid på E45 krydsningen over Limfjorden. Når en mulig Egholm motorvej står klar om 10 år, og vi har sænket utallige, unøvendige milliarder ind i projektet, vil vi ende med en situation, hvor mange vil spørge ”hvad var pointen i dette?”. Godt nok vil de gode folk i Jammerbugt kommune kunne komme hurtigere til IKEA og City Syd, og visse enkelte firmaer i Nordjylland vil kunne få/levere deres varer liiiiiidt hurtigere (tro ikke på de lokale politikeres propaganda her, der er ikke nogen firmaer, der bukker under pga. lidt trafik ved Limfjordstunnelen), men at bruge godt og vel 10 milliarder på det formål, er absolut adsurd. At Aalborg Kommune også må se beskæringer og nedprioteringer pga. deres uhørte bidrag til dette beløb, gør æblet endnu mere surt.

Der er ANDRE ALTERNATIVER som skal kigges på:
Det er ikke for sent at bruge den sunde fornuft. Der er veldokumenteret, saglige alternativer til Egholm løsningen, som er langt bedre for Aalborg, både miljømæssigt og trængselsmæssigt. Og ovenikøbet væsentlig billigere! Det er jeres pligt som politikere, at se på alle sider af sagen, og ikke bare tro blindt på en håndful lokale politikere, som bilde jer ind, at at Egholmmotorvejen er valgt fordi ’der ikke findes alternativer’ og ’at den er samfundsnødvendigt’. Det er det rene propaganda, lige fra ’Aalborg Alliance bogen’.
Da Egholmmotorvejen blev valgt som løsningen, i et lukket møde blandt lokale politikere for 10 år siden, var de to andre alternativer ikke seriøse. De var enten for storslået eller slet ikke passende. Man kan kalde det for aftalt politiske spil. Men det var lige meget for dem, fordi de få beboere, der vil råbe op om sagen, vil ikke kunne høres alligevel... tænkte de. De havde dog ikke regnet med, at vi vil være så mange, der er imod projektet og deres måde at tromle over enhver form for modstand. Flere meningsmålinger i Aalborg viser, at vi vil ikke have en motorvej over Egholm! Derfor stikker vores lokale magtfolk nu fingre i ørene, og fortsætter, som om en Egholmmotorvej med alle sine katastrofale konsekvenser er den bedste beslutning de nogensinde har taget, uden at tage stilling til de mange beboere, der konstant stiller væsentlige- og kritiske spørgsmål til projektet. Deres holdning er ’nu er linjeføringen ’besluttet’, og lige meget hvor tåbeligt denne løsning er blevet med tiden, er der ikke én eneste af dem, der tør at sige deres parti imod. Nu er der gået mange år, hvor verden har ændret sig meget, grønne løsninger er vigtige og vi er blevet klogere på mange ting angående transport infrastruktur. Men Egholmmotorvej projektet sidder stadigvæk på bordet, som en mindesten for vores fortidssynder.

Asbest og Støj:
Der findes altså asbest i linjeføringen. Masse af det. Jeg bakker op om tænketanken GeoHavs sedimentprøvetagning i fjorden fra den 18. juni 2023 og de undersøgelse de har udført i de historiske databaser. Der er deponeret tonsvis af asbestholdige eternitplader fra Aalborgs eternitindustri i og omkring linjeføringen. Det er et faktum! Der findes dagligt eternit stumper, som er skyllet op på kysten både ved den

sydlige Egholm og Mølholm/Nørholm på Aalborg siden. De sedimentprøvetagninger, foretaget på af SWECO for MKV rapporten er bestemt ikke fyldestgørende, og giver indtryk af, at der slet ikke findes asbest i linjeføringen. Jeg siger her og nu, at hvis der sænkes et tunnelrør under en fjordbund, der indeholder den mængde asbest, som er dokumenteret af Aalborg Kommunes egne rekorder, på trods af de mange røde advarslessignaler den lokale befolkning har vist, vil det være, blandt andet, dig som Transport Minister, der skal stå til ansvar for de efterfølgende problemer.
Asbest er farlige for lungerne. Støj er farlig for vores psyke. Aalborg er allerede Danmarks mest støjplagede by. Men det faktum blæser vores beslutningtager bare på. I stedet for at gøre noget ved støjen og samtidig hjælpe vores mentale sundhed, vil dette projekt simpelthen omringe vores by i et motorvejsstøjhelvede! VÆKST! VÆKST! VÆKST! Lige meget hvad det koster. Er det sådan vi, som et land, vil fører os frem? Vækst er åbenbart mere værd end den enkeltes sundhed. Og da MKV rapporten beregner eventuelle støjniveauer, som noget under hvad de faktisk vil ende med at være, føler vi, altså dem som kommer til at bo i nærheden af en eventuelle motorvej, bare som ubetydelige tilskuere i denne proces. En MKV skulle belyse de faktiske konsekvenser af dette projekt, og ikke skjule dem for at nedspille motorvejens effekter.
Ikke nok med at omringe byen med to motorveje, vil I også ødelægge vores lille perle, Egholm, med i processen. Er I klare over, at Egholm vandt 'Stilhedsprisen' i 2019? Det gør den næppe igen, hvis jeres drøm går i opfyldelse.

Miljøkatastrofe:
Egholm har udover sin stilhed og sin smukke natur, en del bilag 4 arter og en masse fugleliv. Dem kan I ikke bare 'flytte' eller 'skramme væk'. De bor der. Det er deres hjem, som de specifikt har valgt. Hvis der nogensinde kommer en 4-sporet motorvej, på 10 meters højde, som vil komme til at skære øen over i to, med alt det en motorvej bringer med sig, vil Egholm som et unikt hjem til, blandt andet, beskyttet dyr som oddere, flagermus, frøer og gæs hører til fortiden. Ikke for at nævne andre beboere og gæster som rovfugle, isfugle, sanglærke, fuglekonge, viber, ræve og rådyr, vil disse dyr opleve en kæmpe ødelæggelse af deres habitat, som indtil videre er uforstyret af trafik og mennesker. De kan ikke være bekendt, at vores politikere bare kan trække på skulderne og sige, at det er løsningen på, at der er nogen, der sidder i en trafikkø midt i myldretiden, eller at det er prisen vi skal betale for at have vækst i Jammerbugt Kommune. Egholm er for os et lille paradise, kun et stenkast fra Aalborg midtby. Vi burde være stolt af, at have denne fantaskiske ø i vores kommune, så tæt på byens larm og kaos, men så alligevel langt væk. Vi burde udnytte den til fordel for både naturen, beboerne og, eventuelt, turister, med diverse naturprægede aktiviteter og programmer. I stedet for det, vil vores demokratiske valgt politikere, gå bagom flertallet, og udnytte øen til fordel for erhverslivet og dem, der slet ikke interessere sig for miljøet. Det er så forkasteligt.
Det gode nyhed er, at Egholms bilag 4 arter er beskyttet af EUs habitatsdirektiver. Danmark har en underskrevet pligt til at beskytte deres levesteder. De kan- og må ikke bare flyttes eller forstyrres. Når MKV rapporten ser stort på disse arter, med det argument, at der findes ikke 'gangbare alternativer' til Egholmmotorvejen, og at motorvejen er 'samfundsnødvendigt', er det en direkte løgn, brugt af Vejdirektoratet til at danse rundt om den lovgivning Danmark selv er skrevet op til.
Ikke nok med Egholm, vil en eventuelle motorvej ved den vestlig side af Aalborg true vores drikkevand, ved at være placeret overordenlig tæt på vores store drikkevandsmagasiner ved Drastrup og Lindholm. Både ved anlægs- og driftsfasen vil drikkevandet for de fleste i Aalborg være i fare for forurening. MKV rapporten ser også stort på vores bekymringer omkring dette, og lade som om, at problemstillingen ikke eksisterer.

Mangel på respekt overfor de regler og love der er – hvor er den demokratiske proces?
Danmark, det er da et demokratisk land, er det ikke? Det ville jeg for få år tilbage have svaret ja til. Men der er desværre blevet en tendens, hvor det ikke virker sådan. I stedet er oplevelsen, at politikerne bare siger et (når der skal høstes stemmer), men gør noget andet (når de er blevet valgt ind - hvad enten det er kommunalt, regionalt eller til folketinget).
At både den lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse og den supplerende miljøkonsekvensrapport er sendt i høring på én gang, med en meget kort frist (fra den 7. december 2023 til den 11. januar 2024), altså hen over jul og nytår, det er da en helt uacceptabel demokratisk proces.
At man i miljøkonsekvensrapporten desuden beder om fravigelse af EU regulerede habitatregler, ifm. odder på Egholm, med den begrundelse "at forbindelsen er samfundsmæssigt nødvendigt, og der ikke findes alternativer", det er ikke i orden, for der er alternativer. Men igen og igen får vi borgere af vide "det er besluttet". Og det kan godt være, at det er med i Infrastrukturplanen, men så længe der ikke er en anlægslov,

så er der jo faktisk ikke noget, ”der er besluttet”!
Det er heller ikke i orden, at anlægsloven:

- vil fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes (også for miljøstyrelsens adgang).
- stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.
- fjerner muligheden for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet.

Konsekvensen - ubetydeligt, begrænset, moderat eller væsentlig?
I rapporten står der, hvordan noget er ”vurderet” ud fra de 4 ord. Jeg synes, det er bekymrende, at denne rapport baseres på vurderinger. Det lader ikke til, at der er noget, der er ”med sikkerhed”.

- Væsentlig optræder 253 gange i rapporten.
- Moderat optræder 195 gange i rapporten.
- Begrænset optræder 293 gange i rapporten.
- Ubetydelig optræder 119 gange i rapporten.

Mangel på politikere, der rent faktisk vil kæmpe for natur, klima og miljø – og ikke bare siger, at de vil?
Hvis du har valgt at læse hele mit brev, håber jeg, du forstår den bekymring og frustration, jeg sidder med. Specielt siden ”klimavalget”, da har den ene efter den anden politiker udtalt, hvordan de vil gøre noget for naturen, miljøet, klimaet, børnene, de ældre osv. osv. Men som borger ser det ud til, at det der tæller mest, det er vælgerstemmer, ministerposter og -biler – og så pyt med, hvordan vores miljø, klima eller natur har det. Og det tager ikke nogen Sherlock Holmes for at finde ud af, at det hele står ret skidt til!
DERFOR gør nu det rigtige, få undersøgt de alternativer, der rent faktisk er til en motorvej over Egholm, og vær stolt over, at du er en politiker, der tør gå mod (parti)strømmen – men være ærlig og tro mod dit (valg)ord!

Jeg håber mit brev har givet stof til eftertanker, og at det får dig til at ændre din mening.
Heroppe i Aalborg er vi mange, der ser hjælpeløst på, mens der tages katastrofale beslutninger på vores - og miljøets vegne.
Vi krydser fingre for, at der er nogen der lytter på Christiansborg.
Mvh
Paul Wardle
Cort Adelers Gade 7 2.th
Aalborg
9000

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 01:50
Bilag: Vi har ikke brug for flere motorveje[1838].odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Ikke flere motorveje

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Sendt fra Mail til Windows

Vi har ikke brug for flere motorveje.
Vi har brug for mere ro.
Mere biodiversitet.
Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.
Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke gå ned med stress.
Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.
Motorveje larmer.
Motorveje ødelægger naturen.
Motorveje får os til at forbruge mere, og ødelægger levesteder for andre dyr, som har lige så meget ret til at være her, som vi har.
De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levesteder fra dem.
Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes vi er de vigtigste – det er vi ikke.
Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde op med at ødelægge vores verden.
Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten - og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse som vi har til os selv, hinanden og planeten.
”Vær modig, stop motorvejen!”

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 01:36
Bilag: Vi har ikke brug for flere motorveje[1838].odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Ikke flere motorveje

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Vi har ikke brug for flere motorveje.
Vi har brug for mere ro.
Mere biodiversitet.
Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.
Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke gå ned med stress.
Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.
Motorveje larmer.
Motorveje ødelægger naturen.
Motorveje får os til at forbruge mere, og ødelægger levesteder for andre dyr, som har lige så meget ret til at være her, som vi har.
De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levesteder fra dem.
Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes vi er de vigtigste – det er vi ikke.
Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde op med at ødelægge vores verden.
Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten - og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse som vi har til os selv, hinanden og planeten.
”Vær modig, stop motorvejen!”

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 01:09
Bilag: Vi har ikke brug for flere motorveje.odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Ikke flere motorveje.

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Vi har ikke brug for flere motorveje.
Vi har brug for mere ro.
Mere biodiversitet.
Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.
Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke gå ned med stress.
Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.
Motorveje larmer.
Motorveje ødelægger naturen.
Motorveje får os til at forbruge mere, og ødelægger levesteder for andre dyr, som har lige så meget ret til at være her, som vi har.
De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levesteder fra dem.
Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes vi er de vigtigste – det er vi ikke.
Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde op med at ødelægge vores verden.
Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten - og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse som vi har til os selv, hinanden og planeten.
”Vær modig, stop motorvejen!”

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 00:54
Bilag: Vi har ikke brug for flere motorveje.odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Vi har ikke brug for flere motorvej.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Vi har ikke brug for flere motorveje.
Vi har brug for mere ro.
Mere biodiversitet.
Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.
Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke gå ned med stress.
Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.
Motorveje larmer.
Motorveje ødelægger naturen.
Motorveje får os til at forbruge mere, og ødelægger levesteder for andre dyr, som har lige så meget ret til at være her, som vi har.
De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levesteder fra dem.
Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes vi er de vigtigste – det er vi ikke.
Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde op med at ødelægge vores verden.
Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten - og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse som vi har til os selv, hinanden og planeten.
”Vær modig, stop motorvejen!”

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jeppe bengtzon (jay__bee@hotmail.com)
Titel: Indsigelse imod en 3.limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 00:27

Til rette vedkomne.

Jeg bor I Mølholm og vil blive direkte berørt af anlæggelsen af en tredje limfjordsforbindelse over Egholm, og indgiver hermed, på vegne af mig selv og min familie, indsigelse mod projektet.

Det er bekymrende, at skatteborgeres kroner bruges på en løsning, som kommer til at have enorme irreversible konsekvenser for vores natur, miljø, drikkevand og sundhed.

En linjeføring der går direkte henover sårbare vandboringsområder, vil betyde at spild og forurening vil være uundgåeligt i både anlægsfasen og tiden fremover. Dette stemmer ikke overens med vores ønske om også vores børn vil kunne nyde rent drikkevand i fremtiden.

Dertil kommer risikoen for spredning af de mange tons asbest, som ligger begravet hvor linjeføringen er planlagt. Asbest, som jeg ved selvsyn mange gange har set stikke op af jorden, såvel som i vandkanten, på mine gåture i området omkring rensningsanlæg vest. Som beboer i området er dette en kæmpe stor bekymring og jeg er ærligt bange for mine børns sundhed.

Flere bilag IV arter findes på Egholm, men for at omgåes det, er der fabrikeret en sandhed om, at der ikke forefindes noget alternativ til Egholm forbindelsen. Sandheden er at der findes flere andre løsninger, men man har fra politisk side fraveget, at lave en opdateret vvm redegørelse for en alternativ rute, siden 2011. Det burde være for tyndt et grundlag, til at søge en EU dispensation.

At pakke en hel by ind i motorvejsstøj, er en meget umoderne løsning, da vi i dag ved, hvor store mentale konsekvenser, det kan have for de mange tusinder af borgere, der vil blive berørt. Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by. Hver eneste dag bruges områderne i Lindholm, Mølholm og Drastrup som rekreative områder. Hvad rekreativt er der ved at færdes i støj og os?

Kan vi virkelig tilbyde de fremtidige generationer alt dette? Jeg tror faktisk de hellere vil prioritere miljø, sundhed og natur fremfor at kunne komme et par minutter hurtigere over fjorden. Det ved jeg i hvert fald at jeg vil. Og derfor er jeg imod linjeføring over Egholm.

Mvh Jeppe Bengtzon
Kvædevej 39
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 23:23

Nej til 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Hermed høringssvar mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Vi er mange her i Aalborg og omegn der oplever at være vidne til noget der minder om kejserens nye klæder når det gælder 3 limfjordsforbindelse og planerne om at anlægge den over Egholm. Vi oplever magthavere, politikere nægter at se det åbenlyst forkerte i at anlægge en motorvej her. Det helt åbenlyse i at vi nu lever i en tid hvor man bør prioritere klimaet over økonomi. Det åbenlyst forkerte i at man vil rode op i Asbest der blot Med en enkelt partikel kan fremkalde lungehindekræft. Der er adskillige vidner der har berettet om Lastbiler fyldt med
Asbest der i tidernes morgen er deponeret der. Det åbenlyst forkerte i at man ikke bør
Lukke en by inde imellem
Motorveje. Det åbenlyst forkerte i at man ikke bør smadre noget så fint som
En ø i en by. Det åbenlyst forkerte i at man ikke må lave en alvorlig overtrædelse af EU-reglerne, i forhold til at man tænker man vil jage beskyttede og fredede dyrearter væk fra Egholm. Det åbenlyst forkerte i at man ikke igangsætter et projekt der vil skabe store støjscener i by og områder
Med villakvarterer og lejlighedskomplekser. Ej heller luftmæssige og drikkevandsforurening som
Følgerne af etablering af motorvejen. Det åbenlyst forkerte i at der bevidst er tilbageholdt oplysninger fra transportministeren, som man må sige er meget biased som
Beslutningstager da han er født og opvokset i Fjerritslev som er et af de få områder der er fortaler for forbindelsen så de kan komme bare lidt hurtigere frem. Det hører ingen steder hjemme i et demokrati. Vi udvider Aalborg i øst lad den 3 limfjordsforbindelse ligge der, billigere og med langt færre omkostninger for naturen, Aalborg som
By. Det er modigt af politikere at træffe en så tåbelig løsning som
En egholmforbindelse vil være - og det er til gengæld kundskab, viden og modigt når politikere kan indrømme en så gigantisk fejl!

NEJ tak til en forbindelse over Egholm.
Mvh.
Vilfred Brøndum
Bygaden
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kirsten Reenberg (kreenberg@yahoo.dk)
Titel: Ingen motorvej over Egholm
Sendt: 10-01-2024 23:23

Fortalerne for motorvejen har kun 1 argument.: Partiernes trafikordførere lavede en aftale i 2014 om at føre en motorvej over Egholm. BASTA !

Modstanderne har i sagens natur rigtig mange.
Det får man, når man undersøger sager til bunds.

Aalborgs nuværende borgmester, Lasse Frimann, har et argument: Bilister nordenfjords skal ikke sidde fast i trafikken i tunnellen.
De fleste arbejdspladser tilbyder sine ansatte flekstid/hjemmearbejde.
Varekørsel kan planlægges, så tunnellen ikke passeres i døgnets 2x1 times spidsbelastningstid.

Check på overvågningskameraet hvor få biler, der kører gennem tunnellen udenfor de 2x1 time

De områder, der i årtier har været vores sikkerhed for rent vand, bliver nu en del af den påtænkte motorvej.

Aalborg havde for år tilbage en dårlig statistik mht personer ramt af asbestose. Den ramte også personer uden ansættelse på Eternitten.
Er man virkelig klar til at ofre så mange lidelser og liv for at undgå kø.

Der er end ikke forsøgt at omlægge trafiksystemet i Aalborg og omegn for at give et bedre flow.

Jeg er borger og mit navn er
Kirsten Reenberg
Runddyssen 335
9230 Svenstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anton B (antonbisgaard@gmail.com)
Titel: Jeg håber i vil lytte. Stop egholm-motorvejen.
Sendt: 10-01-2024 23:21

Jeg skriver til jer, fordi jeg vil opfordre jer til at stoppe op og lytte; lytte til de forskere der fortæller jer hvorfor det vil være ekstremt dårligt for både biodiversitet, støjforurening og klima at anlægge Egholm-motorvejen. - Og så endda uden at det vil få en mærkbart positiv effekt både når det kommer til trafikken og samfundsøkonomien.

Jeg vil ikke citere rapporterne for jer, dem går jeg stærkt ud fra at i har læst.

Men jeg vil minde jer om at vi står i en menneskeskabt global-opvarmning og masseuddøen (ja, voldsomt ord, men ikke desto mindre sandt) som er løbet løbsk. Faktisk er vi på vej til en opvarmning 2.9 grader, LANGT over hvad vi kollektivt har forpligtet os til - og ifølge alt forskning, over hvad de naturlige økosystemer, vi er afhængige af, vil kunne holde til. Og dermed også over hvad vores samfund og samfundsøkonomier vil kunne holde til.
Det er et globalt samfundsansvar - vores alles ansvar - at det ikke kommer så vidt.

Det indebærer (blandt 1000 andre ting) at vi bliver nødt til at satse massivt på kollektiv trafik, frem for at blive ved med at fremme privatbil-industrien, hvis vi vil blive med at kunne komme rundt i samme grad, og samtidig sænke vores udledninger tilstrækkeligt.

VI HAR IKKE BEHOV FOR ENDNU EN MOTORVEJ I DANMARK - tværtimod.

Vis os at i lytter til forskernes utvetydige forskningsresultater.
Vis os at i tør handle på dem.

Jeres børn og deres børn vil takke jer,
De bedste hilsener Anton

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: dyrlaege@kirstendamgaard.dk (dyrlaege@kirstendamgaard.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 10-01-2024 23:11
Bilag: HoeringsSvarAnlægslov.pdf; Indsigelse2024indscannet.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar til anlægslov for den 3. limfjordsforbindelse samt vores indsigelse fremsendt til Vejdirektoratet.

Mvh
Kirsten Damgaard
Hvorupgårdvej 16B
9400 Nørresundby
Mobil: 40178211
Mail: dyrlaege@kirstendamgaard.dk

Kære transportminister og folketing.

Jeg bor i landsbyen Hvorupgård. Vi lever i dag med Hirtshalsmotorvejen kun 1,5 km væk. Afhængig af vindforholdene støjer den så meget, så det forringer vores livskvalitet. Jeg er derfor meget bekymret for at få en ny motorvej kun 1 km væk.
De angivne gennemsnitlige støjmålinger, ved vi af erfaring, ikke er dækkende for det, vi oplever i spidsbelastningsperioderne. Ydermere er anlægget konstrueret med 2 store tilslutningsanlæg, hvor motorvejen skal føres op over både Høvejen, jernbanen og E39. Selve motorvejsstrækningen mellem de to anlæg hæves ligeledes. Det vil betyde et anlæg, hvor lyden kan brede sig voldsomt i landskabet.
Det er vel efterhånden accepteret, at støj er direkte skadeligt for mennesker, der udsættes for dette. Det er derfor komplet uforståeligt for mig og andre her i byen, at man projekterer med et vejanlæg, der vil støje uforholdsmæssigt meget, og at der ikke samtidig etableres støjdæmpning hele vejen mellem Høvejen og E39 for dog at afhjælpe lidt af problemet. Vores situation kan jo ikke forbedres ved, at der etableres ekstra støjdæmpning i Hasserisområdet og på E45! At indregne støjdæmpning på E45 i støjbelastningen på E39 er stærkt kritisabelt og en hån mod os, der nu skal lægge ører til mere larm.

Vi mister også et rekreativt område, hvor vi kan vandre, løbe, cykle, ride og gå på jagt. Et område med 2 store søer, et skovområde med træer der får lov at formulde og masser af fugle, oddere, flagermus og rådyr. Vi forstår ikke, at man i rapporterne kan skrive, at en motorvej på tværs af dette område ikke har nogen konsekvens for dyrelivet. Man kan kun få det indtryk, at der er nogen, der prøver at negligere problemets omfang, så det ikke skal spænde ben for politikernes foretrukne vejforbindelse. Ganske som man forsøger at omgås en besværlig EU-fredning af odderen ved at henholde til, at der ikke er noget alternativ til den planlagte vej. Det er jo en decideret usandhed – politikerne har fravalgt den østlige forbindelse ved den eksisterende tunnel for at få Egholmforbindelsen. Hvis man tog naturbeskyttelse seriøst, ville man som ansvarlig politiker have lavet en ny undersøgelse af en østlig forbindelse. En ekstra tunnel kunne måske løse vores trafikudfordringer – og det ville måske slet ikke være nødvendigt at fordrive odderen!

Med østforbindelsen ville et andet overskyggende problem også blive løst – nemlig risikoen for forurening af grundvandet. At opsamle vand fra vejstrækningen i bassiner lyder jo fascinerende men med de voldsomme regnmængder, vi kan se frem til i de kommende år, så tvivler jeg da på, at bassinerne kan rumme vandet i så lang tid, så det kan nå at bundfælde snavset, inden det flyder over ud i bække og åer – og kan mikroplast fra dækkene overhovedet bundfælde? Ryger det ikke direkte ud i vandløbene? Omkring Hvorupgård er der konkret risiko for forurening af drikkevandet, hvis overfladevandet løber ud i de to store søer – det er gamle udgravede søer, der er så dybe, så der ikke længere er et beskyttende lag, der hæmmer nedsivning til grundvandet. Vi har mange problemer med alle de skadelige stoffer, der i disse år dukker op i vores drikkevand – alle er det fortidens synder, der nu rammer os. Hvis vi vil undgå at ødelægge alt vores drikkevand, er det på tide at stoppe op og tage problemerne seriøst. Afværgeforanstaltninger opfatter jeg desværre mere som en undskyldning for at kunne godkende et projekt end et reelt forsøg på at sikre fremtidens samfund mod problemer.

Endelig er der det demokratiske i hele processen! Hvis man virkelig ønsker at inddrage befolkningen, skal man jo ikke lave en ultrakort høringsfase – og så lige hen over julen!! Det er useriøst. Og det bliver ikke bedre af, at lovforslaget sendes ud samtidig med VVM redegørelsen – det burde jo være sådan, at man havde grundlaget på plads først til at træffe de rette valg til lovgivningen. Og man tror ikke sine egne øjne, når man så i lovforslaget læser om alle de love og regler, som transportministeren kan se bort fra og at alle klagemuligheder tages fra en. Hvor er demokratiet blevet af??

Jeg håber, alle ansvarlige politikere læser de mange høringssvar og seriøst overvejer, om de har truffet den rette beslutning omkring valg af forbindelse. En vej der øger støjen, forurener grundvandet og fordriver dyrene kan blive en skamstøtte over dansk demokrati.

Jeg har vedhæftet vores fælles høringssvar til Vejdirektoratet til yderligere information.

Med venlig hilsen

Kirsten Damgaard, Hvorupgårdvej 16B, 9400 Nørresundby

-- AKT 311289 -- BILAG 219 -- [Indsigelse2024indscannet] --

Indsigelse mod Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Undertegnede bor i området omkring Hvorupgård. Området har ikke fået stor bevågenhed hverken i den offentlige debat eller i Vejdirektoratets undersøgelser. Vi ønsker derfor igen at gøre opmærksom på konsekvenserne af en ny motorvej for områdets natur og for beboerne. Desuden vil vi kommentere mere generelt på Miljøkonsekvensrapporten.

Del 1. Konsekvens af motorvej for Hvorupgård området

Del 2. Generelle indsigelser mod VVM redegørelsen og miljøkonsekvensrapporten

Del 3. Støjreducerende tiltag

Del 1. Konsekvens af motorvej for Hvorupgård området

En motorvej med 2 store tilslutningsanlæg ganske tæt på vores lille by har enorm indflydelse på vores lille samfund.

Vi ønsker derfor som udgangspunkt ikke den påtænkte forbindelse i Egholm-linjen, men at alternative muligheder for en ekstra forbindelse i tilslutning til den eksisterende tunnelforbindelse undersøges.

I det følgende har vi for 3 områder beskrevet konsekvenserne af en ny vej tæt på Hvorupgård. Vi har forsøgt at vurdere de forhold, der beskrives i VVM-redegørelsen vedrørende området fra Høvejen til den nuværende E39 med de tilføjelser, der måtte være i den nye miljøkonsekvensrapport.

Konsekvenser for det rekreative område:

Området, afgrænset af E39, Høvejen og Hvorupgårdvej, indeholder et naturområde, som bruges rekreativt til bl.a. jagt, ridning, gåture, løb og cykling. Fra området er der i dag adgang til det militære øvelsesområde, der også bruges af mange.
Efter etablering af E39 er det rekreative område blevet meget støjbelastet i østenvind. Ved etablering af en Egholm forbindelse bliver området konstant belastet af støj ligegyldigt, hvilken vindretning vi har.

Vi finder ikke, at der i vurderingen af støjgener i tidligere VVM-redegørelse tages tilstrækkeligt hensyn til tyndere befolkede områder/landdistrikter, selvom støj netop i åbne landskaber uden beplantning kan sprede sig uhæmmet.
Vi finder ligeledes ikke, at der tages tilstrækkeligt hensyn til den rekreative værdi af området for stedets brugere.
Vi finder det uacceptabelt, at der ikke medtages passende støjafskærmning i området f.eks. i form af beplantning på begge sider af motorvejen.

Konsekvenser for områdets natur og dyreliv:

Området består at 2 store søer, den ene benævnt nr. 92 i den tidligere Naturkortlægningsrapport. Søerne er hjemsted for mange forskellige fugle så som fiskehejrer, lappedykkere, gæs, forskellige andefugle samt rovfugle som musvåger og blå kærhøg. Sågar fiskeørne er set i området.
Vi anerkender, at der i den nye rapport nu er set efter fuglearter også i Hvorupgård. Der er bl.a. set havørn og falk. Men vi er uenige i konklusionen i rapporten – nemlig at "konsekvens vurderes at være ubetydelig" og "derfor vurderes arten ikke nærmere" (p367).
Når søerne lukkes inde mellem 2 trafikerede motorveje, må det forventes, at det vil begrænse fuglenes adgang til deres fourageringsområder og dermed ødelægge det fugleliv, der er i området.

Udover fugle bevæger rådyr sig rundt i området mellem Hvorupgård, Voerbjerg og det militære område i Hvorup. En vej gennem området vil afskære dyrene fra at vandre rundt i området og fortrænge dem til det militære område eller helt ud af området op til Hammer Bakker.

Odderen er set ved søen og i Hvorupgård Mosegrøft, benævnt nr. 324 i den tidligere Naturkortlægningsrapport. ***Selvom der i den nye rapport er stort fokus på odderen, så er der ikke set på odderens udbredelse i vores område, hvilket undrer os.***

Der er flere steder i Hvorupgårdområdet set flagermus. Også i den sidst gennemførte miljøundersøgelse er der registreret ynglende Troldflagermus og Dværgflagermus omkring de ejendomme, der skal fjernes ved anlæg af vejen. ***I den nye rapport er der tilsyneladende ikke set på forekomst af flagermus i vores område. Flagermusene bliver selv sagt tvunget til at flytte et andet sted hen, når deres boliger bliver revet ned.***

I tilknytning til søen er der et lille område med gammel skov, benævnt nr. 144 og 145 i den tidligere naturkortlægningsrapport. Skoven er et naturområde, hvor træerne får lov at formulde til glæde for diverse kryb. Det er også skjul for agerhøns, fasaner og rådyr. ***Her vurderes naturtilstanden som ringe, hvilket vi stiller os uforstående overfor.***

Vi mener på den baggrund, at vurderingen af dyrelivet i området og konsekvenserne for dyrelivet af en ny vej fortsat er meget overfladisk og utilstrækkeligt behandlet i vejdirektoratets rapport.

<u>Konsekvenser for områdets beboere:</u>

Støjbelastningen i Hvorupgård området er i forvejen høj pga. E39, lufthavnen, skydebanen og cross banen ved Hvorup. Den nye motorvej kommer endnu tættere på byen end E39 med deraf følgende større støjbelastning. Støjen fra den nye vej må antages at blive særlig markant, fordi vejen anlægges højt, og der er 2 hævede tilslutningsanlæg.
I den tidligere Miljøkonsekvensrapport figur 5-6 ser det ud, som om Hvorupgård ligger netop udenfor området med et støjniveau fra 53 til 58 dB – altså meget tæt på Miljøstyrelsens grænseværdi. Støjberegningerne er middelværdier over døgnet. Vi kan altså i spidsbelastningsperioder formentlig se frem til en betragtelig ekstra støjpåvirkning fra den nye vej. Nu opfattes støj forskelligt fra menneske til menneske, men flere er allerede i dag generet af støjen fra E39. I stille vejr og i let nordøstenvind høres bilstøj fra E39 ganske tydeligt også i byen vest for Hvorupgårdvej. Det samme gør sig gældende, når man bevæger sig ud i det tidligere beskrevne rekreative område øst for byen.

Vi er derfor stadig skeptiske overfor VVMrapportens vurdering af det kommende støjniveau og frygter, at støjen vil blive en stor belastning for flere mennesker i området.

Desuden er vi bekymrede for, at den stigende støjbelastning og forringelsen af de rekreative områder vil gøre det svært at sælge vores huse. Vi ønsker derfor forbedrede ekspropriationsregler. Nuværende beboere indenfor 1,5 km afstand fra motorvejen skal have valgfrit tilbud om ekspropriation.

Vi ønsker, at vejen anlægges i niveau og at de to tilslutningsanlæg udformes så de ikke hæves over niveau. Og at der etableres volde og beplantning til at reducere støjen. Se del 3.

Del 2. Generelle indsigelser mod VVM redegørelsen og miljøkonsekvensrapporten

Udover de specifikke indsigelser vedr. Hvorupgård området har vi også nogle mere generelle indsigelser.

VVM-redegørelse udelukkende med en opdatering af Egholmlinjen – konsekvens for odderen

- Vi fastholder, at det er ganske urimeligt kun at undersøge en linjeføring over Egholm, da den sidste sammenlignende VVM er 12 år gammel og Aalborg Øst har gennemgået en rivende udvikling med mere industri og et nyt supersygehus i denne periode.
- ***At konkludere i den nye rapport, at der ikke findes alternativer til linjeføringen over Egholm, så man kan omgås EU's krav til beskyttelse af f.eks. oddere, må siges at være en usandhed. Der mangler ganske enkelt en opdateret undersøgelse af den østlige linjeføring.***
- ***Vi henstiller derfor til, at der som minimum laves en opdatering af den østlige linjeføring med et ekstra tunnelrør, så de to muligheder kan sammenlignes, før man jager odderen bort fra området.***

Cost-benefit

- Egholmlinjens reduktion af trafikken ved tunnelen på 24% er for lille i forhold til prisen på ca. 9 milliarder. Andre eksperter har vist, at et ekstra tunnelrør aflaster den nuværende forbindelse meget mere og vil fremtidssikre fremkommeligheden i meget længere tid end Egholmlinjen. Og det er højst sandsynligt endda en billigere løsning for samfundet.
- Vi henstiller derfor igen til, at der laves en bedre VVM-undersøgelse med et reelt alternativ til Egholmlinjen.

Negligering af forureningsrisiko i relation til drikkevandet

- ***Vandindvinding ved Lindholm og Drastrup bør sikres for kommende generationer.*** Den sikreste løsning vil være at undgå et stort trafikanlæg hen over et vandindvindingsområde – altså at vælge en anden løsning som f.eks. et ekstra tunnelrør. At passe godt på grundvandet er ikke blevet mindre vigtigt i de senere år, hvor forurening bliver et stadigt større problem for vores grundvand.

Proces-relaterede indsigelser

- ***Vi vil meget gerne protestere mod den alt for korte høringsfase – ingen almindelige mennesker kan nå at læse og vurdere så mange siders rapport på så få dage – og så ovenikøbet hen over julen!!***
- ***Vi finder det også demokratisk problematisk at anlægslov og grundlaget for anlægsloven (må man antage) sendes i høring samtidigt.***

Del 3. Støjreducerende tiltag

Såfremt Egholmlinjen fastholdes, mener vi, at det er et rimeligt krav, at støjen fra den nye motorvej begrænses mest muligt.

Vi ønsker derfor

- at motorvejen placeres lavt i stedet for at løftes op på en dæmning
- at den føres under Høvejen og jernbanen, og ikke som foreslået over både Høvejen og banen
- at udfletning til den eksisterende E39 føres i tunnel under Egholmlinjen
- at der etableres støjafskærmning f.eks. med volde og levende beplantning langs begge sider af motorvejen fra Høvejen til tilslutningen ved E39.

Hvorupgård januar 2024

Torben Knudsen, Hvorupgårdvej 16B
Kirsten Damgaard, Hvorupgårdvej 16B
Jens Rasmus Knudsen Damgaard, Hvorupgårdvej 16B
Toke Bille Mølbjerg, Hvorupgårdvej 12
Finn Kaalund, Hvorupgårdvej 86
Steen Westergren, Hvorupgårdvej 28
Jane L. Pedersen, Hvorupgårdvej 13
Tommy Pedersen, Hvorupgårdvej 13
Kiri Louise Larsen, Teglværksvej 8
Kirsten Jørgensen, Ellehammervej 80
Jytte Svanekær, Hvorupgårdvej 11
Ole Svanekær, Hvorupgårdvej 11

T Knudsen

[illegible]

Toke Bille Mølbjerg

Jens RKD

Linn Kaalund Hvorupgårdvej 86

Steen Westergren Hvorupgårdvej 28

Jane L. Pedersen Hvorupgårdvej 13

Tommy Pedersen. Hvorupgårdvej 13

Kiri Louise Larsen, Teglvarksvej 8.

[illegible] Jørgen Ellehammersvej 80

[illegible] Svanholm Hvorupgårdvej 11

[illegible] Svanholm HVORUPGÅRD 11

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Caroline Bessermann (caroline.bessermann@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm Motorvej
Sendt: 10-01-2024 23:11

Til hvem dette måtte vedrøre i Transportministeriet.

Jeg er dybt rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Det er jeg fordi, vi står midt i både en klima- og biodiversitetskrise, der kun forværres af megaprojekter som Egholm motorvej. Årene hvor man under dække af uvidenhed om disse kriser bekymringsfrit byggede motorveje som denne er forbi. Vi kender til konsekvenserne for rødlistede arter, CO2-udledninger, naturbeskyttede områder og den øgede fossile trafik. Egholm motorvej undergraver de nødvendige fremskridt, som vi som samfund er i gang med at forsøge at tage for at afværge disse kriser. Det er veldokumenteret, og det er dermed dybt uforsvarligt at gå videre med projektet.

Man behøver ikke at besøge Egholm mere end én gang for at kunne se, hvordan motorveje vil gøre uoprettelig skade på øen, dens lokale økosystemer såvel som de borgere og arter, der bor der. Danmark er et af de lande i EU med mindst natur, og vores økosystemer er i knæ. Vi er også et af de lande EU med mest motorvej per indbygger. Sidstnævnt har Danmark sammen med verden et udledningsproblem, hvor en fortsat øget udledning af drivhusgasser truer nuværende og fremtidige generationers livsgrundlag. Egholm motorvej, vil kun bidrage til disse kriser og ulykkelige udviklinger. Vi har akut brug for mere urørt natur og klimahandling - ikke flere motorveje.

Den trafikale analyse, der ligger til grund for motorvejen, kan også udfordres. For motorvejen vil kun aflaste trafikken rundt om Aalborg meget lidt. Sat op mod de tidligere oplistede konsekvenser, mener jeg ikke, at etableringen af motorvejen herigennem kan legitimeres. Konsekvenserne er for store set i lyset af det begrænsede 'fordele', man ønsker at opnå Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45, som der er i dag. Det er bredt anerkendt og veldokumenteret indenfor trafikforskning, at vejudvidelser på længere sigt ikke afhjælper trængsel, og i visse tilfælde decideret er med til at forværre den. Dermed vil motorvejen ikke have det ønskede trafikale resultat, og de offentlige midler vil være brugt meget mere forsvarligt som investeringer i bedre kollektiv transport - både set fra et miljø-, klimamæssigt og samfundsøkonomisk perspektiv.

Desuden er det slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. Efter over 7.000 kritiske høringssvar i 2021, burde man have trukket projektet tilbage. Desuden kan ministeriet ikke sidde de sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand overhørig. Det er uhørt, at beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Hele den politiske proces mangler et forsigtighedsprincip og en demokratisk respekt. Projektet har gennem hele processen være ikke-transparent og lukket, og det virker som om, at ministeriet og den nuværende regering er mere interesseret i at tromle projektet igennem end at lytte til miljø- og klimaforskerne på området og de lokalt påvirkede borgere og den unge generationer, hvis liv kommer til at blive defineret af de alvorlige konsekvenser, som Egholm motorvej er med til at skabe.

Motorvejen er som projekt uholdbart (på økonomi, trafikale effekter og miljø- og klimakonsekvenser) og er som idé helt virkelighedfjern fra en verden i økologisk kriser, der kun har vokset sig større siden idéen om motorvejen først blev født. Det er tydeligt, at motorvejen ikke bygges med hele samfundets bedste for øje, hele Aalborgs bedste for øje, men for at nogle udvalgte få kan komme 10-15 minutter hurtigere ind til byen. Vores huse begynder at stå under vand, vejrekstremerne bliver hyppigere, arter bliver ved med at uddø, folk begynder at overveje, at holde op med at få børn, og migrantstrømme og menneskelig lidelse tager til år for år. Det kræver virkelig, at nuværende politikere tænker sig om. Vi kan ikke fortsætte som, det har været gjort siden den industrielle revolution med den fossile udbygning som Egholm motorvej skriver sig ind i. Verden holder ikke til mere. Vi holder som borgere ikke til mere.

Jeg håber, at modtagerne af dette høringssvar og beslutningstagerne, der skulle blive bekendt med dets indhold, vil se den afgørende periode vi står i, og forstår vigtigheden af at få stoppet etableringen af Egholm motorvej i tide. For det er ikke bare en motorvej, det er uoprettelige skader på selve det menneskelige livsgrundlag, der er tale om. Jeg tror, det bliver svært at tilgive os selv, hvis vi sidder flere af de advarsler overhørige.

Dbh. Caroline Bessermann
Mail: *caroline.bessermann@gmail.com*
Tlf: *40569973*

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Klaus Thrane (thranestudiet@gmail.com)
Titel: Høringssvar til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 22:56

Jeg er stærk modstander af en 3. motorvejsforbindelse over Egholm af mange grunde.

1. Det er et af de dyreste motorvejsprojekter i Danmarks historie. Projektet vil udlede voldsomt meget CO2 ved anlægningsfasen. Jeg synes ikke, at der er forsket seriøst i alternative ruter, eksempelvis med et 3. rør. Og med seriøst mener jeg seriøst. Mange politikere henviser til, at de undersøgelser er lavet, men de er lavet ud fra forældede præmisser og love.

2. Et af de væsentligste argumenter for at lave denne forbindelse er, at der er kø på visse tidspunkter af dagen til tunnellen. Jeg tror ikke på, at det kø problem vil blive løst, da det kun vil være et fåtal, der vil vælge Egholms forbindelsen. Med den udvikling der er i øst, vil problemet fortsat være der og måske endda stige.

3. Projektet er med til at øge privatbilismen, som jeg mener er ødelæggende for samfundet på mange måder.

4. Jeg tror ikke på, at forbindelsen vil skabe vækst i Nordjylland. Tværtimod tror jeg, at flere vil tage fra nord til syd for at gå i Storcentret i Skalborg og hvad der ellers findes af indkøbssteder i Aalborg.

5. Jeg tror, at den forbindelse er skabt ud fra et ønske om at få hurtigere og direkte forbindelse til lufthavnen. Den ide er skabt af politikere, som tænker ud fra egen vinding og prestige og ikke på de vidtrækkende konsekvenser denne forbindelse vil have for naturen og beboere i nærhed af motorvejen.

6. En meget stor konsekvens af denne forbindelse vil være, at kæmpe store arealer med rekreative områder vil blive ødelagt. En by som Aalborg skal have et frirum/en ventil, i form af friluftsliv, natur og områder, hvor man ikke er lukket inde af støj, maskiner, industribygninger og andre store bygningskolosser. Et sted hvor naturen og stilheden er altdominerende. Med Egholm forbindelsen vil kæmpe områder af denne art forsvinde. Alternativet for beboerne i Aalborg vil være, hvis de vil opleve den slags omgivelser er, at de må tage deres bil og køre til de steder, hvor sådanne steder findes. Og der bliver længere og længere i mellem, fordi vi skal vækste. Koste hvad det vil.

7. Der er truede dyrearter på Egholm. Det respekterer man ikke. Her vil man have dispensation. Hvor mange dyrearter vil man udrydde i vækstens navn? Hvor mange arter bliver der tilbage, når vi ikke kan komme hurtigere på, eller måske rettere sagt, hjem fra arbejde?

8. Egholm forbindelsen vil stå som en grim mastodont i mange årtier. Den kan ikke bare lige fjernes, hvis det skal vise sig, at være en fejldisponering. Det skal vores børn så leve med. Tænk jer grundigt om. Jeg kommer sandsynligvis/forhåbentlig ikke til at opleve den.

9. Der er eternit i nogle af de områder, hvor der skal graves. Jeg tror, at alle er bekendt med, hvor farligt et materiale det er.

10. Der er fare for, at store drikkevandsområder vil blive forurenet.

11. Der vil være store støjgener for rigtig mange beboere i nærheden af motorvejen og boligværdierne vil falde for rigtig mange husejere.

12. Jeg synes at det er utilstedeligt at Aalborg Kommune giver tilskud til forbindelsen. Det viser, at der er store lokale, politiske og økonomiske interesser i spil. Jeg oplever at man tilsidesætter visse

demokratiske regler for at fremtvinge beslutningen om Egholm forbindelsen. Hurtig adgang til lufthavnen.

13. Jeg synes, at der er flere brud på de almindelige demokratiske spilleregler. Flere transportministre har forsøgt at fortie advarslerne om asbest deponier og har kommet med mangelfulde/fejlagtige oplysninger fra modstandere af forbindelsen. Mærkeligt nok ved en aalborgensisk statsminister intet om eternit problemet. Jeg tror at svaret ville have været anderledes for nogle årtier tilbage.

14. Jeg synes at det er lavt, at den nuværende transportminister beder befolkningen om at sprede hundelort på Egholm, for at skræmme odderen væk. Så må man da vist være i bekneb for ordentlige argumenter. Hvor lavt kan man synke? Er det en transportminister værdig? Hvis det var i en børnehave kunne jeg forstå det.

15. Jeg synes også, at demokratiet er på spil, når man laver dette høringssvar med så kort frist, til et så stort, dyrt og natur-og klimabelastende projekt. Og så midt i jule-og nytårstravlheden, hvor man åbenbart håber, at almindelige mennesker tænker mere på hygge og familie, end natur og klima. Sikkert godt spin, men mangel på respekt for andres holdninger.

--
Med venlig hilsen
Klaus Thrane
www.klausthrane.dk
www.thranestudiet.dk
thranestudiet@gmail.com
Mob: 21 44 54 27
https://www.youtube.com/watch?v=p_8ez_qkzO0

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Heidi Lykholt (til@heidilykholt.dk)
Titel: Høringssvar motorvej
Sendt: 10-01-2024 22:37
Bilag: Syv_svar.docx;

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Klima, miljø og biodiversitet

Vi står midt i to alvorlige kriser, en klimakrise og en biodiversitetskrise, hvor vi også herhjemme på næsten daglig basis mærker konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer.

Nu vil staten så anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø og biodiversitet negativt. Det mener jeg er en GIGANTISK MISFORSTÅELSE og i det følgende vil jeg argumentere for dette synspunkt.

Aalborg har i forvejen Danmarksrekord mht. CO_2 udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO_2 ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i denne klimakrise. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab og den truende miljøkatastrofe pga. Nordic Waste, Randers, kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m^3 havbundssediment (muligvis forurenet med asbest) give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, der ikke kan genskabes, så som sand, grus, kalk og ler.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange bynære grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder, inkl. rigkær i Østerådal og strandeng ved Klostereng og Egholm Hage, to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og bynær erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

Derfor er der al mulig grund til at sige stort og klart **NEJ** til Egholmmotorvejen, især fordi der er bedre og billigere løsningsalternativer med langt færre negative konsekvenser.

Miljøødelæggelser
Til lands
En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. hjalp Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien 2020-2021, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive markant forringede som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt og mentalt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.
Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og Klostereng nær Limfjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.
Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. Det tager kun få minutter at blive sejlet med færgen til Egholm fra færgelejet i Aalborg Vest…. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* (Aalborg Kommune, 2023).

En sådan beliggenhed ganske nær en storby er unik, og Egholm har da også i de senere år haft besøg af mere end 100.000 gæster årligt. I 2019 fik Egholm en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

> *"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!"* (Vi elsker stilhed, 2023).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og den vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup, Hvorupgaard og Hedelund plantager, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.

Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Friluftsrådet i en folder fra 2017:

> *"Ophold i naturen og friluftsliv har stor betydning for den enkeltes mentale sundhed og livskvalitet, for folkesundheden og samfundet som helhed."* (Friluftsrådet, 2023).

Til vands
Nord for Egholm, hen over den smalle rende som hedder Nørredyb, skal motorvejen forløbe på en lavbro på piller. Denne bro vil med stor sandsynlighed påvirke vandgennemstrømningen i negativ retning, således at der i forbindelse med ekstreme vejrsituationer, som vi kan forvente flere af pga. klimaforandringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden. Allerede i dag, januar 2024, står store dele af Egholm under vand.
Syd for Egholm skal øen udvides med 21,2 Ha nyanlæg, hvilket på samme måde vil medvirke til nedsat vandgennemstrømning og deraf følgende stor risiko for samfundsødelæggende oversvømmelser. Disse konsekvenser vil gøre sig gældende for samtlige 18 kommuner, som afvander til Limfjorden.

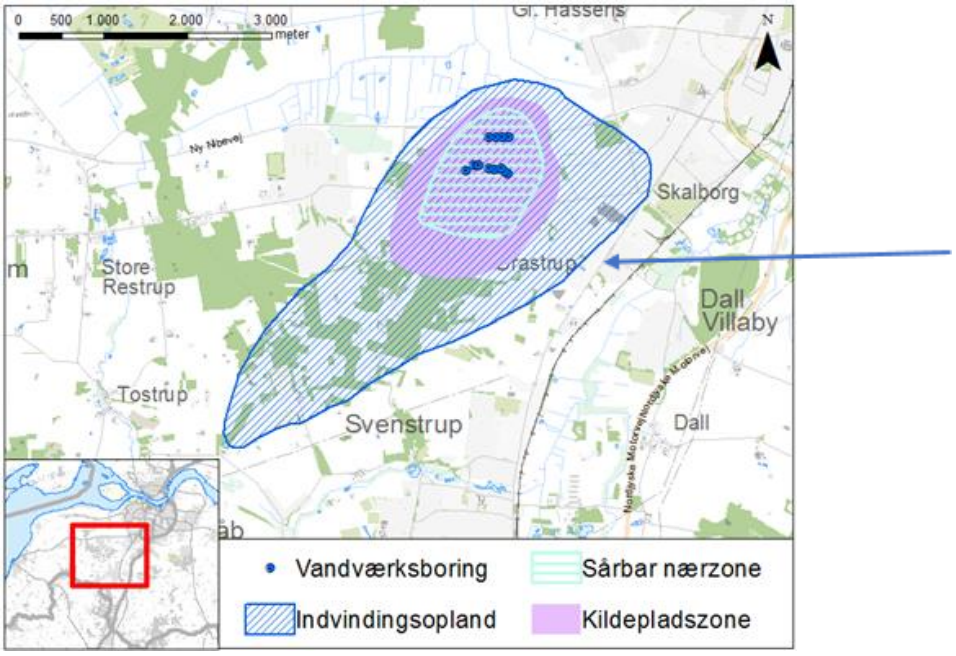
Erstatningsnatur
Ganske vist indeholder Lovforslaget en omtale af såkaldt 'erstatningsnatur' i forholdet 2:1, men 21,2 Ha natur, som ikke er tilgængelige for offentligheden, kan næppe siges at udgøre en 'erstatning', i hvert fald ikke for andre end odderne (hvis de ikke for længst er forsvundet helt fra Egholm, når/hvis motorvejen står færdig). Derudover er det svært at gennemskue hvor i Aalborg og omegn det vil være muligt at finde 106 Ha rekreative, grønne områder med den samme bynære beliggenhed som den natur der ødelægges – og fordi grønne områder er vigtige,
både for naturens og for menneskers skyld, bør forslaget om Egholmmotorvejen forkastes.

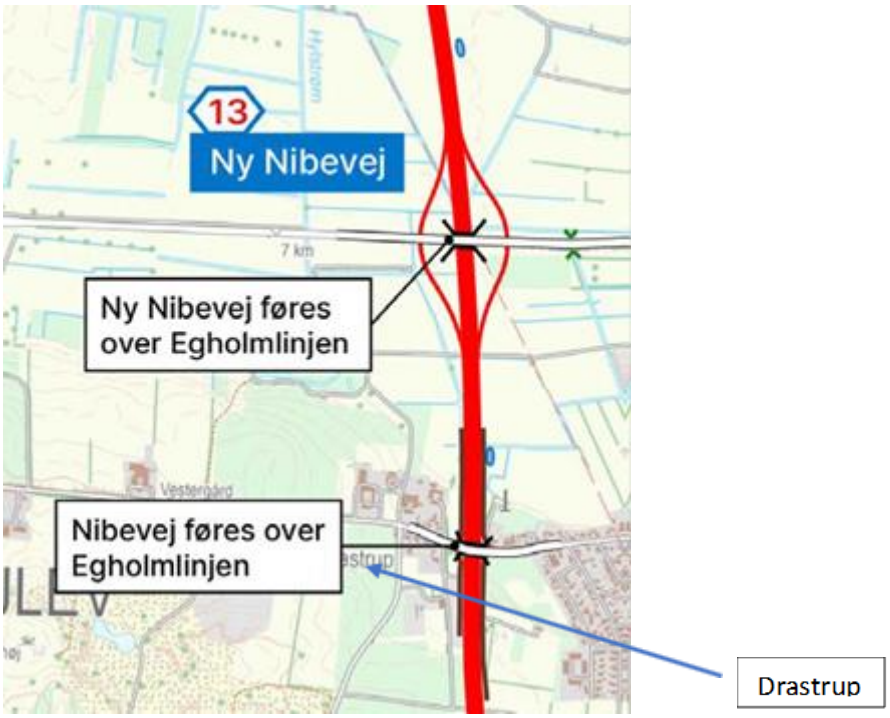
Drikkevand
Syd for Limfjorden
Et af de rekreative områder som ligger meget tæt på motorvejens tracé er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

> *" Drastrup Skov er beliggende mellem Aalborg og Nibe og er et cirka 300 hektar stort skov- og naturområde. Hovedparten er ejet og administreret af Naturstyrelsen.*
>
> *Tidligere landbrugsarealer blev, som led i en beskyttelse af drikkevandet, ekstensiveret og fremstår i dag som et rekreativt område med skov og afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes.* (Aalborg Kommune, 2023).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsynligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men også i driftsfasen er der stor risiko for forurening af drikkevandet pga. dækstøv, salte, oliespild etc. Worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen.

Nord for Limfjorden
Her gælder der samme betænkeligheder vedr. Lindholm-Hvorup Vandværk, som ligeledes er et nøglevandværk for Aalborg by og som ligeledes ligger meget tæt på den planlagte motorvej. Både ved Drastrup og ved Lindholm-Hvorup vandværk består undergrunden af jord og grus ovenpå kalk og kridt, som ikke har nogen rensende indvirkning på nedsivende vand. Derfor bør det foreliggende forslag ikke vedtages.

Støjforurening
Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2023).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

> *"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver."* (Miljøstyrelsen, 2023),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

> *"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme."* (Syddansk Universitet, 2023)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundhedsskadelig støj, med estimeret knap 30.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet ovenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Effektiv støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden. Disse sundhedsmæssige risici for en stor del af Aalborgs borgere er uacceptable og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Den trafikale løsning

Egholmmotorvejen

Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med +7.6 milliarder kr ikke alene den dyreste løsning, men også den dårligste, idet den ifølge Vejdirektoratets egne trafikberegninger og -estimater kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnellen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg Kommune's ambitioner om at tænke *"i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer."* (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

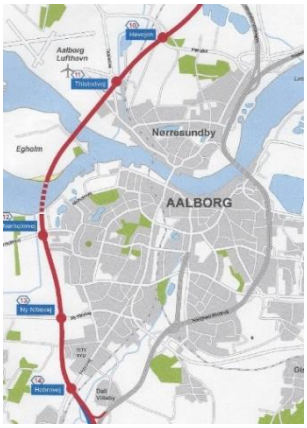
Grønne løsninger på transportproblemer

Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørselsbaner, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

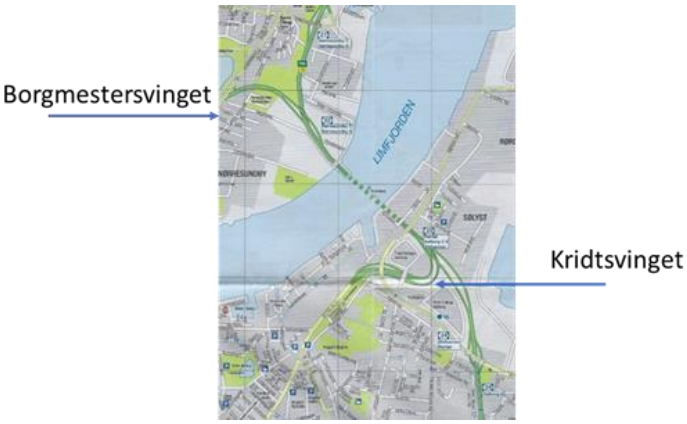
Et forslag

Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre, bedre løsninger i den østlige del af Aalborg, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye Supersygehus. Det gælder for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnellen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, eller den såkaldte City-tunnel, en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet og Otto Anker Nielsen, DTU. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City tunnel. Et af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen præsentation af forslaget om en City-tunnel.

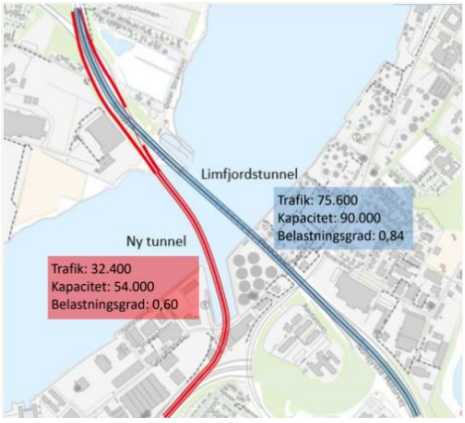
Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.



Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag, Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden.



Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes, og Aalborgensere, som kun skal over fjorden til Nørresundby, skal ikke ind på E45, som således bliver en gennemgående motorvej, som vil kunne fungerer gnidningsfrit, også i myldretiden. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- forventeligt kortere anlægstid
- øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Alt i alt må et sådant forslag til løsning af de transportproblemer, som bilister oplever i Limfjordstunnellen siges at være både bedre og billigere end det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej.
I Fravigelse for bilag IV-arten odder, udarbejdet af SWECO for Vejdirektoratet, hævdes det at "der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen" må siges at være ukorrekt. Det foreliggende lovforslag bør ikke vedtages, når der findes andre og bedre løsninger på trængselsproblemet.

Asbestforurening
Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

> *"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg."* (Nordjyske, 2021).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.
Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.



Foto fra Hasseris Enge (Geohav, 2021)

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også.

Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør det foreliggende lovforslag **ikke** vedtages.

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.

Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. …. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* Aalborg Kommune, 2023

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den *lysbugede knortegås* har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om

foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

> *"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation."* (Miljøstyrelsen 2016).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af *flagermus,* som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

> *"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark."* (Vejdirektoratet, 2011)

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angå biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv, så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: sebastian@frische.dk (sebastian@frische.dk)
Titel: Egholmmotorvejen: Høringssvar til forslag til planlov
Sendt: 10-01-2024 22:36
Bilag: alternativ limfjordsbro-2.pdf;

Til Transportministeren

Jeg ser med stor glæde, at du beder om høringssvar til forslaget til anlægslov, der skal muliggøre Egholm-motorvejen. Da lovforslaget bygger på en oprindelig VVM-undersøgelse, der på helt essentielle punkter ikke er tilfredsstillende, kan jeg naturligvis kun på det kraftigste advare imod at dette forslag vedtages.

Jeg har i mit tidligere høringssvar til Vejdirektoratet (se nederst i denne mail) påpeget, hvordan den oprindelige VVM-undersøgelse er udarbejdet af et inhabilt rådgivningsfirma, hvordan VVM-analysen mangler analyse af alternative linieføringer, og hvordan den grundlæggende trafikanalyse er overfladisk.

Siden jeg skrev det høringssvar er der fra ansete trafikforskere blevet fremlagt en trafikal løsning kaldet "City-tunellen", der i modsætning til Egholmmotorvejen bygger på en detaljeret analyse af trafikmønstrene i Aalborg, og som rent faktisk vil løse de (iøvrigt ret små) trængselsproblemer på E45 i myldretiden.

Jeg har vedlagt en skitse til endnu en linieføring, der ligeledes bør undersøges, nemlig en bro imellem Musikkens Hus og Stigsborg Brygge. Denne linieføring har ikke været undersøgt siden starten af 90'erne, på trods af, at den åbenlyst vil aflaste den nuværende tunnel og dermed formentlig fjerne behovet for en ny forbindelse over LImfjorden.

Jeg vil anbefale, at det videre lovgivningsarbejde tager udgangspunkt i en opdateret analyse af alle alternative linieføringer, herunder City-tunnellen og den nævnte bro. Dette har ikke været foretaget siden starten af 90'erne og det virker useriøst og tendentielt farligt at lave store anlægsprojekter på baggrund af 30 år gamle analyser uden at lave et eftersyn af, om konklusionerne fra dengang holder stik i dag.

Endelig må man sige, at de drastiske skader som Egholm-motorvejen vil påføre naturen, herunder særligt beskyttede som oddere, flagermus og strandtudser, der får deres levested ødelagt, samt de titusindvis af mennesker, der får deres bolig ramt af trafikstøj slet ikke står mål med de påståede samfundsmæssige behov for denne vej.

mvh

Sebastian Frische
Scheelsmindevej 19
9200 Aalborg SV

Mit tidligere fremsendte høringssvar til VVM-undersøgelsen:

Høringsvar vedr. VVM-undersøgelse for Egholmlinjen

1) Inhabile Rambøll har sminket VVM-undersøgelsen.
2) Alternative linieføringer er ikke undersøgt.
3) Trafikanalysen er overfladisk.

Ad 1) Konsulentfirmaet Rambøll er ”medlem” af Aalborg-alliancen. Aalborg-alliancen er en ”aftale” imellem firmaer og Aalborg kommune, hvor firmaerne stilles en særlig service i udsigt fra Job-centeret i Aalborg. Firmaerne skal omvendt arbejde for at ansætte indbyggere fra Aalborg kommune og arbejde for, at Egholm-

motorvejen gennemføres. Aalborg kommune lover som en del af aftalen at afsætte i alt 600 mio til Egholm-motorvejen. Rambøll har lavet opdateringen af VVM-undersøgelsen.

Jeg mener, at Rambøll er inhabil i denne sag på grund af deres medlemskab af Aalborg-alliancen. Dette skaber tvivl om VVM-redegørelsens brugbarhed som et uafhængigt beslutningsgrundlag og om VVM-redegørelsen således lever op til kravene i EU's direktiv om VVM-redegørelser.

Det skal dog siges, at det ikke er lykkedes Rambøll at sminke de drastiske effekter på miljø og natur som Egholm-motorvejen nok til at dens skadevirkninger ikke kan ses i VVM-undersøgelsen. Egholm-motorvejen vil blandt andet true strandtudsens opholds- og ynglesteder, den vil have alvorlig negativ landskabelig effekt, den vil true vigtige grundvandsressourcer, den vil skabe støj over WHO's tærskelværdier for tusindvis af boliger og titusindvis af beboere, og den vil fremme en trafik og forbrugskultur, der ikke er forenelige med målene om reduktion af udledning af drivhusgasser etc etc.

Inhabile Rambøll har forsøgt at sminke disse effekter, ved for eksempel ikke at medregne CO2 udslip under opføringsfasen og ikke beregne, hvor mange beboere, der vil få støj over WHO's grænse, men kun Miljøstyrelsens grænser. Det ser som nævnt slemt nok ud trods denne sminke.

Ad 2) Siden de tidligere 1970'ere, har der rumsteret planer om en motorvej over Egholm. I 1993-94 blev 9 forskellige linjeføringer for en tredje vej over Limfjorden undersøgt. Siden er kun varianter af Egholm-motorvejen og varianter af en udvidelse af Limfjordstunellen blevet undersøgt.

På baggrund af en politisk aftale på Folketings-niveau i 2014 undersøges nu kun Egholm-motorvejen. Verden har ændret sig radikalt siden 1993-94. Aalborg er vokset i øst, store gamle industriområder langs havnen i både Aalborg og Nørresundby omdannes. Klimatilpasninger er helt afgørende i dag. Et opdateret uafhængigt beslutningsgrundlag må nødvendigvis indeholde en opdatering af de alternativer, der findes til løsning af de trafik-problemer som unægtelig findes i Aalborg.

VVM-undersøgelsen indeholder ikke reelle undersøgelser af alternativer og er derfor ikke et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag. Den manglende analyse af alternativer gælder på alle parametre: trafik, miløj og ikke mindst økonomi. I forhold til sidstnævnte bør en opdateret analyse også indeholde justeringer, der tager effekter af corona-epidemien med herunder øget brug af hjemmearbejde og voldsom reduktion af flytrafik, hvilket er særdeles væsentligt for Egholm-motorvejen, da den reelt er en tilslutning af Aalborg Lufthavn til E45.

Ad 3) Trafik-analysen bygger på den såkaldte landstrafik-model. Den kan jo være fin nok til at beskrive trafikken på landsplan, men det er bare slet ikke landstrafik, som er problemet i Aalborg. Det er lokal-trafik. Aalborg kommune har via Aalborg Alliancen skabt et falsk billede af et landstrafikalt problem ved Limfjords-tunnellen.

Reelt er der tale om 5-7 minutters længere rejsetid i myldretiden på de 12 km af E45 imellem Dall og Bouet (Vejdirektoratets tal). Dette såkaldte problem kan på ingen måde retfærdiggøre et så dyrt og natur- og miljø ødelæggende projekt som Egholm-motorvejen. Og den ægte motivation for Aalborg kommunes engagement og heftige lobbyisme via Aalborg-alliancen skyldes da også, at Aalborg har lokal-trafikale problemer kommunen burde løse, men som den bare vil have staten til at betale for.

Det mest åbenlyse eksempel på manipulationen er, at Aalborg kommune har tilladt butiksområdet City Syd at vokse så stort, at det i dag er en regional trafikmagnet. 50% af alle solgte udvalgsvarer i Aalborg Kommune sælges i City Syd og der sælges i Aalborg by 78% flere udvalgsvarer end beboerne i Aalborg by køber. Aalborg kommune har ikke sikret, at vejene til City Syd kan klare trafikken. Ældre to-spors landeveje fra øst, syd og vest udgør tre ud af fire veje til City syd. Fra nord udgør en nødtørftig udbygget landevej forbindelsen til Aalborg.

Hele området omkring City Syd er trafik og støjplaget – og Egholm motorvejen vil faktisk kun gøre det værre, da den vil lede en stor del af trafikken til City Syd tæt forbi boligområder ,der i dag ikke er er støjplagede.

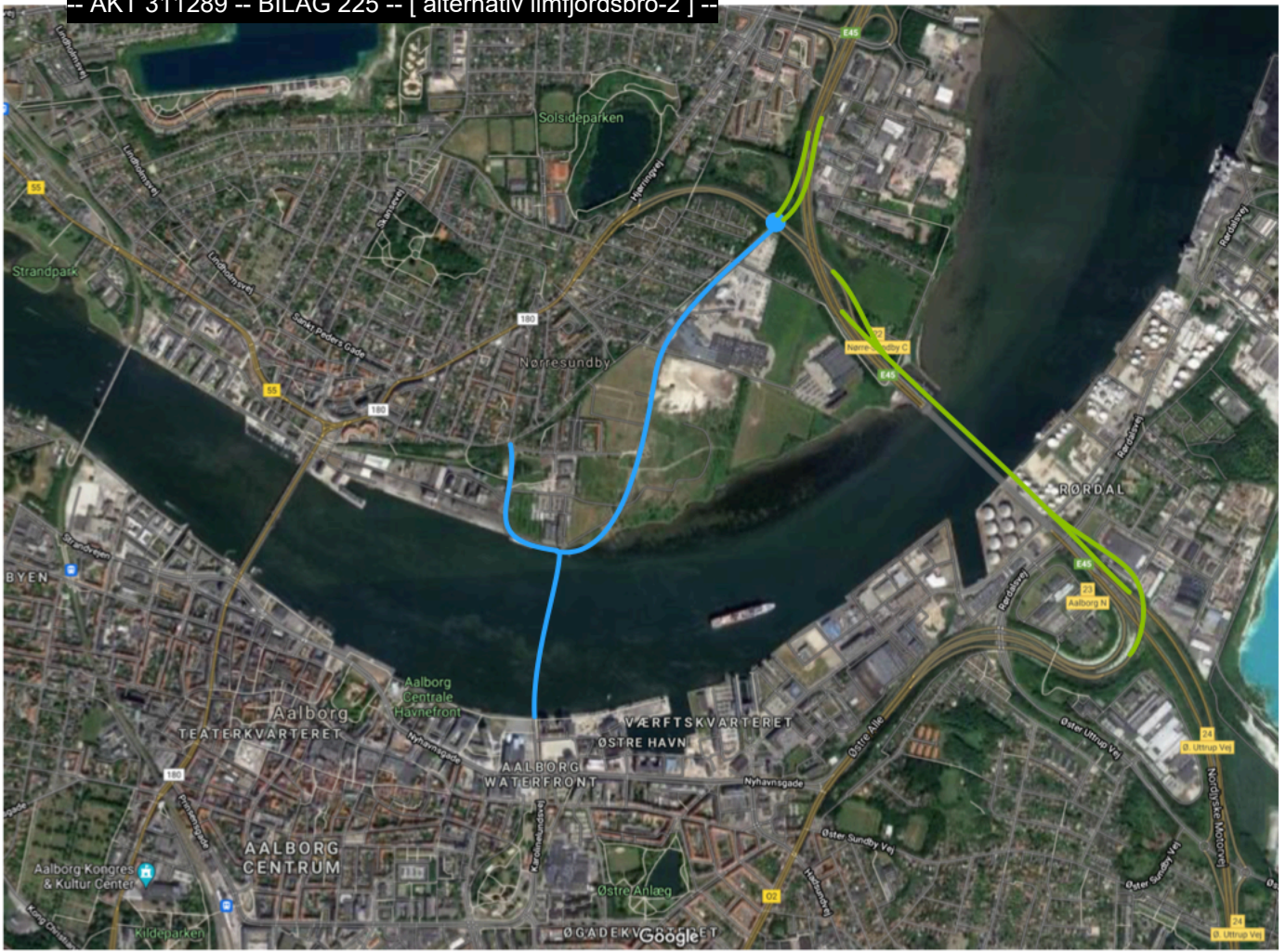
Man kunne forestille sig, at dette ville reducere støjplagen tilsvarende andre steder i byen (primært langs E45), men dette er ikke tilfældet, da reduktionen af trafikken på E45 ikke vil have nævneværdig betydning for støjen langs E45 og da den øgede adgang til City Syd formentlig bare vil øge den samlede trfaikmængde til denne trafikale kræftknude i Aalborgs sydlige udkant.

VVM-undersøgelsen undersøger ikke alternative løsninger på trafik-problemerne i relation til City Syd, hvilket er en stor fejl, da en simpel vej fra E45 til City Syd i kombination med en øget kapacitet over Limfjorden i Aalborgs østlige del ville kunne løse mange af de trafikale problemer, som påstås løst med Egholm-motorvejen.

Den overfladiske tilgang til trafikanalysen gør VVM-undersøgelsen uegnet som beslutningsgrund og peger alene på behovet for, at der gennemføres en gennemgribende undersøgelse af trafikken i Aalborg og hvilken effekt de oprindelige 9 linjeføringer over Limfjorden vil have i 2020'erne. Som nævnt er VVM-undersøgelsen begrænset til Egholm-motorvejen på baggrund af analyse lavet 1993-4, der i dag er helt utidssvarende og således ikke kan udgøre et fundament for en beslutning med så store miljø- og naturmæssige konsekvenser som Egholm-motorvejen.

Med venlig hilsen

Sebastian Frische Scheelsmindevej 19 9200 Aalborg SV


Solsideparken
Strandpark
Nørresundby
RØRDAL
BYEN
Aalborg
TEATERKVARTERET
Aalborg Centrale Havnefront
VÆRFTSKVARTERET
ØSTRE HAVN
AALBORG WATERFRONT
AALBORG CENTRUM
Aalborg Kongres & Kultur Center
Kildeparken
Østre Anlæg
Nyhavnsgade
Østre Allé
Østre Uttrup Vej
Ø. Uttrup Vej
Nordjyske Motorvej
Aalborg N
E45
55
180
Google

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Mørch (egholm59@paradis.dk)
Titel: Høringssvar, forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 22:15
Bilag: Bevar Egholm som ø.docx;

Til Transportministeriet,
Hermed, vedhæftet, et høringssvar til Ministeriet, vedr. forslaget til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse.
Jeg vil gerne bede om bekræftelse på at høringssvaret er modtaget.

Venlig hilsen
Henrik Mørch
Egholm 59
9000 Aalborg.

Sendt fra Mail til Windows

Bevar Egholm som ø!

For mig, og mange andre, er det helt og aldeles afgørende at Egholm bevares som en ø.

Der findes ikke andre byer i Danmark, som har en uberørt ø, lige henne om hjørnet.

Egholm er et åndehul, og et fristed mere end 100.000 besøgende om året. Langt de fleste kommer for at opleve øens stilhed, og den unikke natur.

For de fleste er sejlturen med færgen en væsentlig del af oplevelsen.

Skulle man benytte en bro, ville langt de fleste komme til øen i bil, og så ville stilheden og roen, være ikke eksisterende.

Der er rigtig mange steder, der er mulighed for at etablere en forbindelse på tværs af fjorden, men muligheden for at opleve en ægte dansk småø, hvor stilheden er markant (Egholm vandt i øvrigt stilhedsprisen i 2019), lige midt i 9000 Aalborg, Danmarks 4. største by, det er kun muligt så længe man friholder Egholm for nogen form for fast forbindelse.. Der er kun denne ene mulighed!!

Det kan godt være at et flertal i Aalborg byråd og Region Nordjylland, mener, at det kan være lige meget med sådan en ø, men spørg man befolkningen i hele regionen, så får man et andet svar. Det viser alle de opinionsundersøgelser der har været lavet gennem tiden.

Min opfordring er at Folketinget sikre, at Egholm, også i fremtiden kan være til glæde og gavn, for dens beboere, den fortravlede befolkning fra fastlandet, og de mange sjældne dyr og planter, som findes på øen.

At lave den til en bropille er, i min optik, en simpel forbrydelse, og en dumhed af dimensioner,

Der er ingen grund til at Danmark skal til at søge om lov til at fravige habitatdirektivet, når der er så mange muligheder for at etablere en forbindelse et andet sted. Hvor den i øvrigt vil afhjælpe trafikken bedre, og kun koster det halve af en Egholmmotorvej.

Støjen, asbestfaren, truslen mod drikkevandet, fald i huspriserne, overdrevent brug af jordens ressourcer, naturødelæggelserne, overgrebet mod odderen, strandtudserne, de lysbugede knortegæs, sælerne, flagermusene, klyderne, er bare nogle få, af rigtig mange, argumenter for at lade Egholm være i fred.

Det mest fremherskende argument for at køre en motorvej over øen, er: Nu har vi diskuteret den forbindelse i 30 år, lad so nu komme i gang.

Men når man har diskuteret i 30 år, uden at der er enighed i befolkningen, så er det jo nok fordi, den rigtige løsning/linjeføring ikke er fundet endnu!?

Og det vil være halsløs gerning, at bruge ca. 9 milliarder skattekroner på en forbindelse, der ikke er ønsket, er ulovlig, som ikke er trafikalt fornuftig, og som er alt for dyr.

Venlig hilsen

Henrik Mørch

Egholm 59

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vibeke Løkke (vibber@uglysister.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 22:08

Jeg bor I Mølholm og vil blive direkte berørt af anlæggelsen af en tredje limfjordsforbindelse over Egholm, og indgiver hermed, på vegne af mig selv og min familie, indsigelse mod projektet.

Det er bekymrende, at skatteborgeres kroner bruges på en løsning, som kommer til at have enorme irreversible konsekvenser for vores natur, miljø, drikkevand og sundhed.

En linjeføring der går direkte henover sårbare vandboringsområder, vil betyde at spild og forurening vil være uundgåeligt i både anlægsfasen og tiden fremover. Dette stemmer ikke overens med vores ønske om også vores børn vil kunne nyde rent drikkevand i fremtiden.

Dertil kommer risikoen for spredning af de mange tons asbest, som ligger begravet hvor linjeføringen er planlagt. Asbest, som jeg ved selvsyn mange gange har set stikke op af jorden, på mine gåture i området omkring renseanlæg vest. Som beboer i området er dette en kæmpe stor bekymring og jeg er ærligt bange for mine børns sundhed.

At pakke en hel by ind i motorvejsstøj, er en meget umoderne løsning, da vi i dag ved, hvor store mentale konsekvenser, det kan have for de mange tusinder af borgere, der vil blive berørt. hver eneste dag bruges områderne i Lindholm, Mølholm og Drastrup som rekreative områder. Hvad rekreativt er der ved at færdes i støj og os?

Kan vi virkelig tilbyde de fremtidige generationer alt dette? Jeg tror faktisk de hellere vil prioritere miljø, sundhed og natur fremfor at kunne komme et par minutter hurtigere over fjorden. Det ved jeg i hvert fald at jeg vil. Og derfor er jeg imod linjeføring over Egholm.

Vibeke
Mølholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten Ries (karsten.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg
Sendt: 10-01-2024 22:08

Hermed mit høringssvar til VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg.

Egholmlinjeføringen er et dårligt og forældet projekt. Inden der træffes en så dyr og indgribende beslutning for mennesker og natur i området, bør alle sten have været vendt. På trods af at de faggrupper der vitterligt er eksperter f.eks. trafikforskere har fremlagt et gennemarbejdet materiale om andre muligheder, har man stædigt holdt fast ved en forældet model vest om Aalborg. Det er tragisk for de kommende generationer i Aalborg, at de skal leve i en by omgivet af støj, når der findes bedre og billigere alternativer. Det giver absolut ingen mening.
Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet, strandtusser og oddere samt asbest problematikker. Myndighederne har ansvaret for at oplyse en sag tilstrækkeligt, inden de træffer afgørelse og dermed understøtte, at der træffes materielt lovlige og rigtige afgørelser. Det mener jeg ikke, at der er gjort i dette projekt, og det er dybt kritisabelt.

Miljøkonsekvensvurderingen siger, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Men det er jo ikke rigtigt. Det er f.eks. muligt at anlægge et ekstra tunnelrør ved den nuværende tunnel og endda mindske omkostningerne.

Venlig hilsen

Karsten Ries
Johannes Hofmeisters Vej 8
DK-9000 Aalborg
E: karsten.ries@gmail.com
M: +45 2559 0840

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: lrj@gvdnet.dk (lrj@gvdnet.dk)
Titel: Kommentar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 10-01-2024 22:07

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

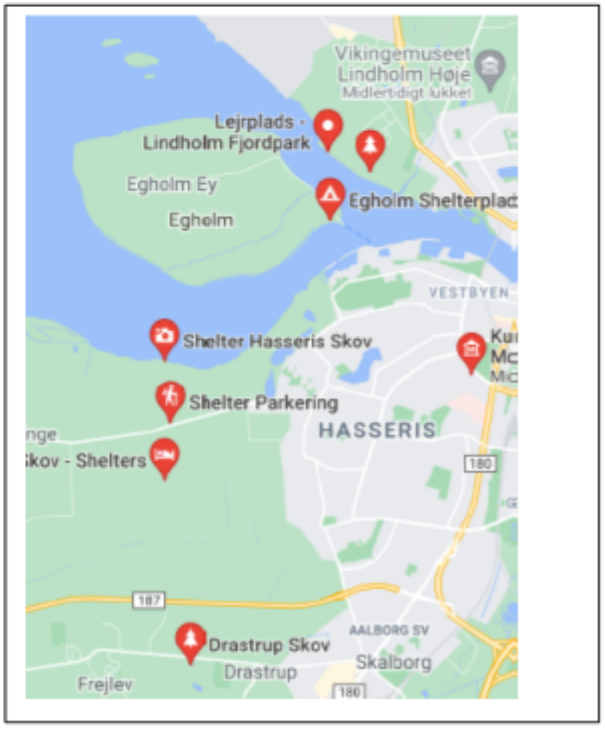
Den valgte trace vil medføre en væsentlig støjforurening og forringelse af bynære rekreative arealer

VVM redegørelse for den vestlige Limfjordfjordsforbindelse viser at blandt andet beboere i Hasseris Enge og Sofiendal Enge til at leve med støj på mellem 53 og 58 dB L_{den}. Risikoen for at få en blodprop i hjertet begynder at stige, når man lever i støj på 53 dB L_{den} og derover. Det fandt forskerne bag en større WHO-rapport i 2018. Støjen ved en vestlig motorvejsforbindelse vil dermed være sundhedsskadelig ifølge WHO-rapporten. Men hvor stor den forøgede risiko i spændet mellem 53 og 58 dB L_{den} er, ved man stadig ikke med sikkerhed, men er støjen oppe på 59 dB L_{den}, er risikoen for en blodprop i hjertet fem procent højere.

Den forøgede forekomst for blodpropper, vil betyde et samfundsmæssigt økonomisk tab, der ikke er kapitaliseret i den økonomiske opstilling for vestforbindelsens i forvejen dårlige samfundsmæssige forrentning, der i den senest opdaterede version af VVM redegørelsen, dateret 2023, er angivet til 3,5 % pro anno.

Vælger man at udbygge den østlige forbindelse, vil der kun ske en meget begrænset stigning i støjniveauet for de personer der bor langs denne forbindelse. En forøgelse af trafikmængden med 25%, svarende til det den vestlige forbindelse forventes at aflaste, vil jf Vejdirektoratet give en forøgelse af trafikstøjen på 1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring. Vælges en udbygning af den østlige forbindelse opnås en betydelig økonomisk besparelse, der blandt andet kan bruges til en bedre støjafskærmning langs E 45, eller alternativt at opkøbe og nedrive de mest støjbelastede parceller.

En anden negativ påvirkning af folkesundheden, som følge af den vestlige forbindelse, er den ødelæggelse af bynære rekreative arealer, der enten direkte bliver berørt af traceen, eller som vil få en stærkt forøget støjbelsatning. Syd for fjorden, på områderne mellem Drastrup og Skalborg og mellem Hasseris Shelterpark og Vester Fjordpark vil motorvejen afbryde naturskønne stiforbindelser, på Egholm vil det yndede udflugtssted Kronborg med tilhørtende nærvedliggende badestrand bilve støjbelastet og afskåret fra den øvrige del af øen, nord for fjorden vil den rekrative sti til "verdens ende", blive reduceret fra en bynær naturoplevelse til et stærkt visuelt og støjbelastet område.



Ingen af disse herlighedsforringelser er kapitaliseret i de nuværende budgetter, men vil være med til at forringe den i forvejen tvivlsomme økonomi ved den vestlige forbindelse.

Venlig hilsen

Lars Rom Jensen
Visborggaardvej 18
9200 Aalborg SV

98188825/51813730

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: lrj@gvdnet.dk (lrj@gvdnet.dk)
Titel: Kommentar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 10-01-2024 22:06

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

Grundlaget for VVM redegørelsen- og konklusionerne heri er mangelfulde

- **Der mangler en opdateret vurdering af alternative løsninger til den vestlige forbindelse over Egholm**. Vejdirektoratets oprindelig VVM redegørelse fra 2011 sammenligner Egholmforbindelsen med to alternative traceer (Lindholmforbindelsen og Østforbindelsen) hvor den østlige forbindelse indebar anlæg af en ny paralleltunnel med 2x3 kørebaner, således der i alt blev 12 fjordkrydsende kørebaner. Dette forslag er senere blevet kritiseret af flere af landets ledende trafikforskere, som værende unødigt dyrt og kompliceret, og der er således foreslået en løsning med en paralleltunnel med et reversibelt rør med 3 kørebaner, der løser den samme funktion som paralleltunnelen med de 2x3 kørebaner, men til en betydelig lavere pris. På trods af at VVM redegørelsen for den 3. limfjordsforbindelse er blevet opdateret 2 gange, er dette alternativ aldrig blevet ordentligt undersøgt.
- **Dårlig samfundsøkonomi**: Den samfundsmæssige værdi af Egholmmotorvejen er stærkt reduceret i forhold til undersøgelsen fra 2011 (ca. 3,5% i seneste VVM mod 7,8% i 2011). Der mangler sammenlignende tal for Østforbindelsen, hvor man tager hensyn til den reducerede anlægssum for den alternative løsning, tager hensyn til byudvikling med flere store arbejdspladser i Aalborg Øst, trafikken til det nye sygehus NAU samt CO2 udledning fra drift og anlægsface.
- **Overtrædelse af Habitatdirektivet**: I den opdaterede VVM redegørelse konkluderes, i forbindelse med der er konstateret ynglende oddere i traceen for Egholmsforbindelsen, at der ikke findes alternativer til denne forbindelse, hvorfor der søges om fravigelse af habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra a-d, der rummer en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV (herunder oddere). Dette er en overskridelse af gældende EU-lovgivning, idet der er et klart alternativ med en østlig forbindelse, hvor det, som det fremgår af VVM undersøgelsen fra 2011, ikke findes truede dyre arter.

Venlig hilsen

Lars Rom Jensen
Visborggaardvej 18
9200 Aalborg SV

98188825/51813730

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Rohleder (rohleder123soren@protonmail.com)
Titel: EGHOLM MOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 22:04

Kære Transportministeriet.

Jeg er en 25-årig ung mand, der starter på studiet til februar og drømmer om at leve af at formidle naturen i fremtiden. Jeg bliver glad, når jeg går en tur i skoven eller bader på stranden. Jeg bruger naturen ofte og den hjælper mig til, at føle mig sund.

Desværre sidder jeg alt for ofte med en følelse af nervøsitet og bekymring over, hvordan vi i Danmark behandler vores natur. Vi oplevede det værste iltsvind i vores fjorde i mange år tilbage i september.. Vi er et land med kun 2,3% beskyttet natur målt på landarealet. Vores natur i Danmark er under et umanerligt og ubærligt pres. Vi må skabe en forandring, der hjælper den danske natur tilbage på sporet nu!

I betragtning af at vi befinder os i en alvorlig klimakrise, der truer livet på jorden. Vi må ikke bygge nye motorveje i 2023. Projektet om en ny motorvej over Egholm må aflyses.. NU!!

Vi har ikke råd til den CO2, som motorvejen vil udlede både når den bygges, men også når den bliver taget i brug og når den skal vedligeholdes. Luftforurening dræber i forvejen mange danskere årligt. Der skal ikke dræbes flere! Støjforureningen af etablering af en ny motorvej må også tages alvorligt!

Vi må ikke bruge 7-8,9 mia. kr på en ny motorvej! Pengene kunne bruges meget bedre til andre grønnere initiativer. Fx. gratis offentlig transport i Aalborg eller opkøb af landbrugsjord til beskyttet natur. Der er mange områder og sektorer hvor pengene mangler mere end de gør til et nyt motorvejsprojekt.

Hvis jeg skal komme med én ting, som jeg IKKE ønsker mig til jul.. Så er det en ny motorvej over Egholm..

Jeg håber, at I vil sætte en stopper for Egholmmotorvejen nu!

Bedste Hilsner Søren R. fra Odense. :)

Sent with Proton Mail secure email.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Rohleder (rohledersoren@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 10-01-2024 22:03

Kære Transportministeriet.

Jeg er en 25-årig ung mand, der starter på studiet til februar og drømmer om at leve af at formidle naturen i fremtiden. Jeg bliver glad, når jeg går en tur i skoven eller bader på stranden. Jeg bruger naturen ofte og den hjælper mig til, at føle mig sund.

Desværre sidder jeg alt for ofte med en følelse af nervøsitet og bekymring over, hvordan vi i Danmark behandler vores natur. Vi oplevede det værste iltsvind i vores fjorde i mange år tilbage i september.. Vi er et land med kun 2,3% beskyttet natur målt på landarealet. Vores natur i Danmark er under et umanerligt og ubærligt pres. Vi må skabe en forandring, der hjælper den danske natur tilbage på sporet nu!

I betragtning af at vi befinder os i en alvorlig klimakrise, der truer livet på jorden. Vi må ikke bygge nye motorveje i 2023. Projektet om en ny motorvej over Egholm må aflyses.. NU!!

Vi har ikke råd til den CO2, som motorvejen vil udlede både når den bygges, men også når den bliver taget i brug og når den skal vedligeholdes. Luftforurening dræber i forvejen mange danskere årligt. Der skal ikke dræbes flere! Støjforureningen af etablering af en ny motorvej må også tages alvorligt!

Vi må ikke bruge 7-8,9 mia. kr på en ny motorvej! Pengene kunne bruges meget bedre til andre grønnere initiativer. Fx. gratis offentlig transport i Aalborg eller opkøb af landbrugsjord til beskyttet natur. Der er mange områder og sektorer hvor pengene mangler mere end de gør til et nyt motorvejsprojekt.

Hvis jeg skal komme med én ting, som jeg IKKE ønsker mig til jul.. Så er det en ny motorvej over Egholm..

Jeg håber, at I vil sætte en stopper for Egholmmotorvejen nu!

Bedste Hilsner Søren R. fra Odense. :)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: lrj@gvdnet.dk (lrj@gvdnet.dk)
Titel: Kommentar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 10-01-2024 22:03

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

1. **Den valgte trace udsætter Aalborgs forsyning af rent drikkevand for en potentiel forureningsrisiko**

Den udpegede trace til en vestlig motorvej omkring Aalborg går gennem to væsentlige kildeområder for Aalborgs forsyning med drikkevand, områderne ved Drastrup og Hvorup.

På nuværende tidspunkt leverer boringerne ved Drastrup 18,8% og boringen ved Hvorup 8,8% af Aalborgs samlede forsyning af drikkevand. I Helhedsplan for nuværende og fremtidig anvendelse af Drastrup-området anføres " Drastrup kildeplads skal kunne levere 1/3 af Aalborg Kommunes vandforsynings samlede vandforbrug. En del af Aalborg kommunes boringer ligger i byområder og det må forventes at disse boringer i fremtiden må lukke på grund af forurening. Dermed øges presset på boringerne udenfor byområdet. [Aalborg Kommune 2000]. Det er derfor stærkt betænkeligt at den foreslåede motorvej føres gennem disse områder.



Motorvejstraceen i forhold til kildepladserne ved Drastrup og Hvorup

I vejdirektoratets udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm er der foreslået en række afværgeforanstaltninger for at imødegå en forurening af grundvandet, men disse tiltag er behæftet med flere risikomomenter.

I anlægsfasen, før disse foranstaltninger er etableret, er det nødvendigt af sænke grundvandsspejlet, hvilket giver risiko for en indsivning af forurenende stoffer til grundvandsmagasinerne.[Miljøkonsekvensvurderingen for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm]

I driftsfasen er der risiko for forurening med olie og kemiske stoffer som følge af utilsigtede udslip fra trafikken på de nye vejanlæg. Hertil kommer forureningen med klorider som følge af den glatførebekæmpelse, der med sikkerhed vil blive udført på vejstrækningen. Tidligere undersøgelser [Kristiansen m. fl. 2003; Roseth og Jacob 2010] viser at op til 50% tab til grundvandet af klorider, selv om området er kloakeret. Undersøgelser viser endvidere at kloriderne spredes som aerosoler op til 100 m fra vejen [Blomqvist m. fl. 2001].
Udover den direkte risiko for et forhøjet indhold af klorider i grundvandet, giver en saltbelastning af området desuden en forøget risiko for udvaskning af tungmetaller kan nå grundvandsmagasinerne, specielt hvis disse er dårligt beskyttede, som tilfældet er i Drastrup [Nordstrom 2005; Linde 2007].

Det vil derfor være uforsvarligt at vedtage en motorvej, der giver risiko for forurening to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer.

Se endvidere: "Risiko for forurening af grundvandet ved forskellige typer glatførebekæmpelse" Miljøministeriet, 2013

Venlig hilsen

Lars Rom Jensen
Visborggaardvej 18
9200 Aalborg SV

98188825/51813730

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: keld@keldp.dk (keld@keldp.dk)
Titel: Bemærkninger til lovforslag om 3. limfjordsforbindelse: Forældet beslutningsgrundlag
Sendt: 10-01-2024 22:01

Den 10. januar 2024 kl. 20.46.36 +01.00, skrev keld@keldp.dk:

> Lovforslaget tager udgangspunkt i en forældet beslutning fra 2014. Der er ikke taget hensyn til 10 års udvikling i Nordjylland:
>
> - Vindmølleindustrien er vokset - i det østlige Aalborg
> - Energiindustrien (PtX, brintcelleudvikling m.m) - i det østlige Aalborg
> - Port of Aalborg er vokset - i det østlige Aalborg
> - Det nye supersygehus er undervejs - i det østlige Aalborg
> - Et indkøbsområde ("aflastningscenter", City Nord) er under etablering i det østlige Nørresundby
> - Stigsborgkvarteret med 7000 beboere, børneunivers, P-huse m.m. er under etablering - i det østlige Nørresundby
>
> Træk lovforslaget tilbage og lav en vurdering af, hvor den 3. limfjordsforbindelse er mest nyttig.
>
> Med venlig hilsen
> Keld Poulsen
> Anders Nielsens Vej 19, 9400 Nørresundby
> e-mail: keld@keldp.dk
> tlf. 2521 6364
>
> P.S. Gensendt mail på grund af fejl i arp-mailadressen. Beklager.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: lrj@gvdnet.dk (lrj@gvdnet.dk)
Titel: Bemærkning til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 22:00

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:
Forbindelsen vil betyde en risiko for asbestforurening samt udgøre en trussel mod vandmiljøet som følge af sedimentforurening i anlægsperioden

- Den anvendte detektionsmetode af asbest, hvor grænseværdien er sat til 100 mg asbestfibre pr kg udtørret havbundsmateriale, er urealistisk høj, og kan ikke anvendes som bevis for, at der ikke er skadelige mængder asbest i fjordbunden.
- I de udførte beregninger i VVM redegørelsen er gravespildet sat urealistisk lavt (10%) , det har tidligere været estimeret til 20-73% afhængig af sedimenternes beskaffenhed
- Langs kysten flyder det så meget med eternit, at Aalborg kommune jævnligt fjerner det opskyllede materiale (mindst 2,1 ton) , nye analyser af data fra kommunens og regionens arkiver og gamle luftfotos tyder desuden på, at depoterne formentlig også rækker ind på nabomatriklerne. Hidtil er sagen blevet håndteret på baggrund af en rapport udarbejdet for Aalborg Kommune af konsulentfirmaet WSP, der vurderer sundhedsrisikoen som lav, så længe man blot sørger for at fjerne det synlige eternit. Men det grundlag anfægtes af Øyvind Omland, der er læge og specialist i asbests skadelige virkninger på mennesker og professor emeritus ved Arbejds- og Miljømedicinsk Afdeling på Aalborg Universitetshospital: Omland har udtalt (til Ingeniøren): ”- Det er ikke i orden, at myndighederne sylter sagen og nøjes med at opsamle synlig eternit. For asbest er ikke så uskadeligt, som det bliver fremstillet i risikovurderingen. Den er fyldt med udokumenterede påstande og rummer kun én eneste videnskabelig reference i form af en 20 år gammel WHO-rapport”
- Asbestfibre er skyld i mindst 300 dødsfald om året i DK, hvor hovedparten er knyttet til Aalborgområdet. Ud over kræft i lungehinderne kan asbest forårsage kræft i lunger, strube og æggestokke, og sandsynligvis også i tyk- og endetarm, mavesæk og svælg. (Kilde: Kræftens bekæmpelse)
- Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for de lysbugede knortegæs, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, og er også en del af EU’s fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. Ved et anlægsarbejde som en tunnel og bro til Egholm, vil der ske en forplumring af vandsøjlen, der vil true den i forvejen udsatte vegetation af ålegræs i fjorden, og derved fjerne livsgrundlaget for gæssene.

Venlig hilsen

Lars Rom Jensen
Visborggaardvej 18
9200 Aalborg SV

98188825/51813730

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Herold (jherold@stofanet.dk)
Titel: Re: Egholm motorvejen
Sendt: 10-01-2024 21:48

Egholms forbindelsen lever ikke helt op til de 17 verdensmål.

At nogle ansvarlige politikere i Danmark ikke tager disse verdensmål alvorligt er ikke ukendt, heller ikke når det gælder Egholms motorvejen.

De konsekvenser Danmark skal leve op til i forbindelse med Egholms forbindelsen må EU-lovgivningen derfor tage sig af.

Det er naivt hvis nogle politikere tror at "greenwashing" kan tilsløre deres forståelse af verdensmålene.

------:-------

> Anlægsloven for Egholm motorvejen er besluttet på grundlag der bygger
> stort set på de forhold der var dengang vedrørende passage af
> limfjorden ved Aalborg i 2011
>
> At der siden er kommet et supersygehus, en udbygning af Aalborg Havn,
> nye universitetsbygninger og en ny bydel i Nr. Sundby øst var ukendte
> dengang.
>
> En evt. kommende Egholms forbindelse forventes at løse nogle af
> trængselsproblemerne omkring Aalborg Centrum og øst, men de er slet
> ikke tilskrækkelig, viser prognoserne.
>
> Summasummarum, hvis en. evt. kommende Egholms forbindelse står klar i
> begyndelsen af 30erne forventes problemerne med passage af fjorden
> omkring Aalborg centrum og øst stadigvæk at være uløste.
>
> Har staten en plan B klar for at løse de problemer, når en evt.
> vestforbindelse står klar?
>
> En Investering på 8-9 mia. som ikke løser de reelle problemer bør
> skatteyderne ikke acceptere.
>
>
> Jørgen Herold
>
> Skolemestervej 18
>
> 9000 Aalborg
>
>
>
>

--
Denne mail er blevet tjekket for vira af AVG-antivirussoftware.
www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar til forslag om anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm omhandlende fejl/mangler ifm. drikkevand
Sendt: 10-01-2024 21:48
Bilag: HøringssvarMKVogForslagTilAnlægslovVedrDrikkevand.pdf;

Med udgangspunkt i håndteringen af drikkevand i henholdsvis MKV2023 og udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm henstiller jeg til, at begge forkastes. Det gør jeg med afsæt i høringssvar afgivet af Borgerbevægelsens talsperson for drikkevandsinteresser Gitte Ramhøj, som med stor autoritet påpeger adskillige fejl og mangler.

Gitte Ramhøj har som Landskabsarkitekt arbejdet som projektleder for "Drastrup Pilotprojekt" ved Aalborg Kommune og har gennem 30 år arbejdet med at sikre rent drikkevand fra Drastrup til Aalborg. Der er derfor alt mulig god grund til at tage hendes indsigelse alvorligt.

Gitte Ramhøjs høringssvar er vedhæftet (HøringssvarMKVogForslagTilAnlægslovVedrDrikkevand.pdf).

Et par citater fra høringssvarets konklusion:

Konklusionen vedr. forslag til anlægslov er, at forslaget må forkastet, navnlig på grund af lovens § 5 og § 6. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirek-tivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Derudover ophæver anlægsloven den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti. Folketinget bør forkaste anlægsloven helt idet vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes. Denne og fremtidige anlægslove bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Transportministeriet/Vejdirektoratet bedes dertil gøre Folketinget opmærksom på, at de alternati-ver, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer mil-jømålene for grundvandet, er opfyldt efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets arti-kel 4, stk. 7.

Det kan på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten konkluderes, at motorvejsprojektet både ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen gør det umuligt for Folketinget at overholde miljømålene for det nydannede grundvand i to særligt sårbare boringsnære områder (BNBO) til de almene vand-værker. Det drejer sig om de boringsnære områder ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Folketinget må ikke give tilladelse til Egholmmotorvejen, når kravene i vandrammedirektivet ikke kan opfyldes. Projektet skal opgives, da det forringer den gode tilstand for grundvandet, der er opfyldt nu.

Med venlig hilsen

Ole Rosenørn de Lasson
Letvadvej 19
9200 Aalborg SV.

Til Vejdirektoratet
Indleveret via høringsportalen

Til Transportministeren
Fremsendt pr mail til trm@trm.dk; arp@trm.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 6/1-2024

Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen og Transportministerens høring vedr. forslag til anlægslov – **Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup**

Dette høringssvar vedr. drikkevand og indleveres på vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i egholmlinjen, CVR 33806108. Høringssvaret angår forslag til anlægslov og Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 - geologi og grundvand.

Konklusion vedr. anlægsloven i forhold til drikkevand, jf. lovens § 5 og § 6
Konklusionen vedr. forslag til anlægslov er, at forslaget må forkastet, navnlig på grund af lovens § 5 og § 6. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirektivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Derudover ophæver anlægsloven den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti. Folketinget bør forkaste anlægsloven helt idet vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes. Denne og fremtidige anlægslove bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Transportministeriet/Vejdirektoratet bedes dertil gøre Folketinget opmærksom på, at de alternativer, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet, er opfyldt efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Se uddybende om baggrunde for konklusionen nedenfor i afsnit 3.

Bemærkninger vedr. Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13:
Vurderingerne i Miljøkonsekvensrapporten opfylder ikke kravene i vandrammedirektivet (EP/Rdir 2000/60) som implementeret i Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

Det kan på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten konkluderes, at motorvejsprojektet både ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen gør det umuligt for Folketinget at overholde miljømålene for det nydannede grundvand i to særligt sårbare boringsnære områder (BNBO) til de almene vandværker. Det drejer sig om de boringsnære områder ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Folketinget må ikke give tilladelse til Egholmmotorvejen, når kravene i vandrammedirektivet ikke kan opfyldes. Projektet skal opgives, da det forringer den gode tilstand for grundvandet, der er opfyldt nu.

Når projektet forringer den gode tilstand af miljøet, kan det ikke gennemføres, når der er alternativer, jf. vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7. Der er som anført brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet. Endnu er ingen alternativer undersøgt som foreskrevet efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre fyldestgørende for påvirkningen af målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster i tilstrækkelig grad til, at Folketingets medlemmer, offentligheden, samt Miljøstyrelsen og Aalborg Kommune som berørte myndigheder, kan vurdere, om grundlaget for vurderinger i Miljøkonsekvensrapporten er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – herunder om projektet i det lys er politisk ønskeligt.

Miljøkonsekvensrapporten er ikke fyldestgørende for så vidt angår drikkevand, og opfylder ikke kravene i vejlovens § 17g, stk. 4, eller vandrammedirektivets krav til vurderinger om grundvand. Miljøkonsekvensrapporten opfylder dermed ikke kravene til at kunne danne grundlag for en gyldig vedtagelse af en anlægslov.

Miljøkonsekvensvurderingens kapitel 13 vedr. ”Geologi og grundvand” er ufærdigt. Vurderingerne er ufuldstændige og er nærmest vildledende.

Vedr. anlægsfasen udgøres fejlene af ufyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand (se A). Selv hvor rapporten dog konkluderer, at målopfyldelse kan påvirkes negativt på grund af Grundvandssænkning mangler fyldestgørende konklusioner (B), og de nødvendige afklarende undersøgelser udskydes ulovligt til senere (C). MKV-2023 konkluderer endda FORKERT, at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup, fordi rapporten fejlagtigt kun forholder sig til det mellemste drikkevandslag, men ikke det øverste og det nederste der forsyner Aalborgs borgere (D) Derudover omtales det slet ikke, at påvirkningen vil være væsentlig og indebære en negativ påvirkning for det øverste grundvandslag både ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen (E). Fejlene medfører, at Miljøkonsekvensvurderingen anfører, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse for BNBO i Drastrup. Konklusionen er åbenlyst forkert. Det står klart, at miljøpåvirkningen allerede i anlægsfasen er negativ og kan være til hinder for målopfyldelse, der sikrer rent drikkevand til Aalborgs borgere (F).

Vedr. driftsfasen overholder Miljøkonsekvensrapportens vurderingen på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, eller de krav, der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet, idet afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte og beslutningerne udskudt (G).

Se uddybende om fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 nedenfor i afsnit 2, litra A-F.

1. Fakta om BNBO Drastrup og Lindholm/Hvorup
Motorvejens linjeføring incl. udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen er planlagt gennem de meget sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) til de almene vandværker i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads. Dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune. Nøglevandværket skal tage over, når andre vandværker må lukke. Vandværket forsyner ca. 1/3 af borgerne i Aalborg, altså henved ved 100.000 mennesker. Det rene vand udgør også forsyningskilden til en betydelig del af Aalborgs erhvervsvirksomheder.

Jordbunden i grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt) med et overlag af sand eller grus. I BNBO mangler grundvandsressourcerne et beskyttende lerlag. Det, der udledes eller spildes, siver derfor direkte og urenset ned i grundvandet. Grundvandsmagasinerne er derfor meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, som følge af anlæg og drift af Egholmmotorvejen. (Se tabel 13.4 ”Spild og uheld”).

I BNBO er det muligt at benytte Miljøbeskyttelseslovens § 24 til at forbyde aktiviteter, der udgør en risiko for forurening af et vandindvindingsanlæg. Inden for BNBO kan risikoen for forurening med miljøfremmede stoffer være øget, som følge af begrænset højere koncentrationer på grund af manglende opblanding, og øget grundvandsdannelse som følge af sænkning af grundvandets trykniveau.

Store dele af det grundvandsdannende opland og kildepladszonen i Drastrup har en lav nitratudvaskning (<25 mg/l), hvilket blandt andet afspejler, at der er en række tinglyste dyrkningsdeklarationer i området. Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i mere end 30 år. Inden for BNBO må der i dag ikke ændres terræn, bygges nyt eller udledes miljøfremmede stoffer.

Projektet kan således have konsekvenser for henved 100.000 mennesker, der hver dag drikker helt rent grundvand fra BNBO (Drastrup og Lindholm/Hvorup) direkte fra hanerne i egne husholdninger. Der er desværre ikke mange steder i Danmark, hvor grundvandet stadig er så rent.

2. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i anlægsfasen

A. MKV-2023 indeholder ikke fyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand
Indledningsvist bemærkes, at hverken Miljøkonsekvensrapport 2011 eller Miljøkonsekvensrapport 2021 har indeholdt vurderinger, der opfylder kravene i vandrammedirektivet, jf. Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høringen vedr. udkast til anlægslov 2021/2022. Det er en hovedårsagen til, at den nuværende supplerende Miljøkonsekvensrapport-2023 er i høring.

Imidlertid må konstateres, at Miljøkonsekvensrapport-2023 ikke formår at rette op på manglerne. Miljøkonsekvensrapporten iagttager forsat ikke de skærpede krav til vurderinger med udgangspunkt i grundvandets miljømål.

I Miljøkonsekvensrapport-2023, side 500, anføres om BNBO i Drastrup: For den terrænnære og den dybe forekomst er den kemiske tilstand god. Tilsvarende ses side 527 vedr. beskrivelsen af grundvandsforekomsterne i BNBO til vandværkerne i Drastrup og Lindholm Hvorup:

> *"Grundvandsforekomsterne har god kvantitativ tilstand. For de terrænnære (det nydannede grundvand) og den dybe grundvandsforekomst (dannet før landbrugets industrialisering)) gælder ligeledes, at der en god kemisk tilstand".*

Dette er helt korrekt. Grundvandet er i god kemisk tilstand. Dvs. vandrammedirektivets krav om målopfyldelsen er lykkedes i de to BNBO grundet de mangeårige restriktioner.

Vandrammedirektivet forpligter herefter Folketinget til IKKE at forringe grundvandets kemiske tilstand. Det er derfor heller ikke foreneligt med EU-retten, hvis Folketinget giver tilladelse til et motorvejsprojekt, der kan medføre en forringelse af den kemiske gode tilstand. Folketinget må ikke forringe grundvand, hvor der er målopfyldelse i forhold til vandrammedirektivet.

Det er et krav i medfør af vandrammedirektivet, at en Miljøkonsekvensvurdering skal indeholde en vurdering af om et projekt kan påvirke grundvandsforekomsten på en måde, så det forringer grundvandets miljømål.

Borgerbevægelsens indsigelse om fejl i MKV (A): Miljøkonsekvensvurdering-2023 er behæftet med væsentlige mangler, da den ikke indeholder fyldestgørende vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomstens tilstand og deres mulighed for målopfyldelse.

B. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men mangler fyldestgørende konklusioner

Det fremgår af Miljøkonsekvensvurdering-2023 at det rene, nydannede grundvandet allerede i anlægsfasen er truet af ændringer i terræn, der bygges nyt og at der vil ske en forurening med miljøfremmede stoffer.

Anlægget af Egholmmotorvejen er i strid med de forebyggende bestemmelser om beskyttelse af det særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO) ved Drastrup og Lindholm/Hvorup Vandværk.

I henhold til MKV-2023, skal grundvandet sænkes i anlægsfasen i BNBO i en længere periode. Det fremgår af teksten side 526, om *Påvirkning*, at

*"Grundvandssænkningerne **medfører en negativ påvirkning** i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne.*

*Grundvandssænkning **medfører en mobilisering af forurening**, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning.*

*Oppumpningen ved byggegruberne **vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand**."*

Det står således klart, at det ikke kan afvises, at sænkningen af grundvandet allerede i anlægsfasen vil påvirke målopfyldelsen for det rene drikkevand. MKV-2023 har imidlertid ingen vurderinger, der viser hvorledes forringelse undgås på teknisk vis. Teksten følges alene op med en ufærdig konklusion, side 521:

"Omfanget af grundvandssænkningen skal minimeres mest muligt. Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".

Miljøkonsekvensrapporten mangler de detaillerede beskrivelser af, hvor stor omfanget af grundvandssænkningerne må være. Det er ikke tilstrækkeligt fyldestgørende til at opfylde vejlovens § 17g, og blot anføre, at grundvandssænkningen skal "minimeres mest muligt. Det er utilstrækkeligt, idet påvirkningen af grundvandet da henstår i det uvisse. Miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændig.

C. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men udskyder de nødvendige undersøgelser til senere

Det fremgår af MKV-2023, at

"*Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".*

Det er ikke foreneligt med vejlovens § 17g, jf. kravene i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, at afslutte rapporten uden de nødvendige geotekniske undersøgelser til detailprojekteringsfasen.

De geotekniske undersøgelser skal udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratet skal overholde vejlovens kapitel 2a. Kapitlet medfører, at vejdirektoratet er forpligtet til at afslutte anlægsprojekteringen i den lovforberedende fase, INDEN den lovvedtagende fase igangsættes. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal derfor laves færdig.

Udskydelsen af nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen er uforenelig med VVM-direktivets krav om at en miljøkonsekvensrapport skal være fuldstændig. Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse. Dette skyldes, at det samtidigt i udkast til anlægslovens § 5 og § 6 foreslås, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand skal ophæves for projektområdet og alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved call in.

Det er således reelt Transportministeren, der skal overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet – og dermed forholde sig til projektets detailprojektering og dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere.

D. MKV-2023 konkluderer FORKERT at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup

I følge Miljøkonsekvensrapportens Tabel 13.10 om grundvandssænkning oplyser, om BDNO Drastrup:

> *"Ny Nibevej: vedr. Grundvandsforekomster: der er manglende målopfyldelse"*

På det grundlag konkluderes forkert, at påvirkningen efter en grundvandssænkning kun vil påvirkes "moderat":

> *"Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible lokale ændringer af grundvandskemien. Da magasinerne flere steder er sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til BNBO i Drastrup og Lindholm/Hvorup.*
>
> *Intensiteten vurderes dog at være lav, og udbredelsen lokal, da grundvandssænkningen primært vil være knyttet til de sekundære magasiner. Sårbarheden vurderes at være medium, da de grundvandskemiske forhold over tid vil vende tilbage til den oprindelige tilstand, efter ophørt grundvandssænkning. Dette kan dog være en længerevarende proces, og varigheden af påvirkningen vurderes at være lang.*
>
> ***Samlet set vurderes konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, at være moderat**. S. 532 tabel 13.12"*

MKV er vildledende. Konklusionen er forkert. Det er en grov fejl.

Det er ikke korrekt, at der er "manglende målopfyldelse vedr. BDNO i Drastrup ved Ny Nibevej. Miljøkonsekvensvurderingens ignorerer det øverste og det nederste helt rene grundvandslag i vurderingen. Vurderingen er kun taget med udgangspunkt i det mellemste lag i grundvandsmagasinet,

altså inden de i Aalborg pålagte og tinglyste restriktioner i forbindelse med omlægningen af landbrug til skov og vedvarende græs uden brug af gødning og sprøjtning.

MKV skal tage udgangspunkt i det øverste nydannede grundvandsmagasin, hvor der er målopfyldelse. Det er dette nydannede grundvandsmagasin, der er fremtidens drikkevand.

Grundvandssænkningen må ikke forringe målopfyldelsen i det nydannede og rene grundvandslag. Dette vil være i strid med vandrammedirektivet som implementeret i lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

E. MKV-2023 mangler at konkludere at påvirkningen vil være væsentlig og give negativ påvirkning for det øverste grundvandslag ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen

I Miljøkonsekvensrapport-2023 anføres side 527:

> *"Grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt), sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag.*
>
> *Grundvandsmagasinerne er meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild under anlægsarbejdet, hvilket kan have betydning for vandkvaliteten … man skal være særlig opmærksom på spild"*

Vurderingen i MKV er, at anlægsfasens påvirkning af det nydannede grundvand er en påvirkning til det værre, men de tekniske løsninger, dette nødvendiggør, afklares ikke fyldestgørende: Hvordan skal "man" være særlig opmærksom på spild? Beskrivelsen i MKV er ukonkret og alt for overordnet til at opfylde kravene i vejlovens § 17g.

F. MKV-2023 konkludere på grund af ovenstående fejl forkert, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse

Den samlede vurdering i MKV vedr. miljøpåvirkning (Sårbarhed, geografisk udbredelse, Intensitet, og varighed), er Tabel 13.12 side 532:

> *"På baggrund heraf vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset".*

Som beskrevet ovenfor er de vurderinger, der ligger til grund for den endelige konklusion behæftet med væsentlige fejl og mangler, herunder retlige. Konklusionen er truffet på et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag, hvor nødvendige undersøgelser udskydes til senere, og hvor vurderingerne

fejlagtigt ignorere målopfyldelse i det nederste og øverste drikkevandslag. Det er usagligt og forkert, at konkludere noget om påvirkning på baggrund af det mellemste drikkevandslag. Det bestrides at der er belæg for at konkluderer, at påvirkningen af anlægsfasen kan være "begrænset". Denne vurdering er upræcis, hvortil kommer, at selv en begrænset (altså nogen) påvirkning er uacceptabel ift. til den nuværende beskyttelse.

G. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i driftsfasen

Miljøkonsekvensrapporten anfører vedr. Miljøpåvirkning i driftsfasen, om Spildhændelser og nedsivning af vejvand, side 533 Tabel 13-13:

> *"Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning.*
>
> *Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres der ud over med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.*
>
> *I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse".*

Sammenfatning anføres side 537 i Tabel 13-14.

> *"Miljøpåvirkning Sårbarhed: Høj. Geografisk udbredelse: lokal. Intensitet: Middel. Varighed: Lang.*
> *Påvirkning af grundvandskvalitet: Begrænset."*

Og side 537 øverste afsnit:

> "Det er forudsat, at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".

Miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at driftens påvirkning af grundvandskvaliteten er upræcis og uden reel vurdering af risiko for miljøpåvirkningerne. Der er ingen oplysninger om hvilke fremtidsscenarier for nedbørsmængder og hyppigheder ved de kommende klimaændringer, der lægges til grund, og som skal danne grundlag for dimensioneringen af kantopsamlinger. Membraner, tætte afvandingssystemer og do regnvandsbassiner kan umuligt være tætte, lige så længe fremtidens generationer har brug for rent drikkevand. Vurderingen indeholder en "afværgeforanstaltning" om "*et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter."* og *"Regnvandsbassiner (..) med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune."* Det henstår i det uvisse, hvad der gør afvandingssystemet tæt og hvordan et *"dobbelt betonitmembran"* skal sikre mod fremtidig negativ påvirkning af drikkevandet.

Det hele krydres af en ansvarsfraskrivelse om *"at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".* Hvilken lovgivning? Der er netop ingen lovgivning, der gælder, og derfor ingen lovgivning der håndteres, når både lovgivningen og funktionsadskillelsen, ophæves ved vedtagelse af anlægsloven, jf. dennes § 5 og § 6.

De mangelfulde vurderinger fortsætter sider 529, hvor det under afsluttende bemærkninger, anføres:

> *"Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget".*
>
> *"Overvågning generelt: Grundvandssænkningen, spild mm i anlægsfasen og i driften skal grundvandskvaliteten overvåges, miljøforureninger skal opspores og analyseres. "*

Vurderingen overholder på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, elle de krav der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet. De påtænkte afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte, risikovurderingen og beslutningerne udskudt til et senere ukendt tidspunkt.

Folketinget har ansvaret for kvalitetssikringen af Miljøkonsekvensrapporten. Ovenstående vurderinger er uafsluttede, og ikke endelige. Det er en fejl, at det ikke fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, at forureningen fra motorvejsprojektet gør det klart vanskeligere og muligvis helt vil forhindre, at miljømålene for rent drikkevand opfyldes. Risikoen for væsentlig og negative påvirkninger stor. De afgørende beslutninger og undersøgelser udskydes til et uafklaret senere tidspunkt, uden at påvirkningerne er afklarede. Det er naturligvis en forudsætning for projektets lovlige gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget i den for projektet gældende miljøkonsekvensvurdering. Vurderingerne skal være foretaget i Miljøkonsekvensrapporten, og kan ikke udskydes til senere, jf. VVM-direktivet. Heller ikke selv om der iværksættes overvågning i forbindelse med anlæg.

Derudover vil der være væsentlige økonomiske udgifter forbundet med anlæggelsen og driften, idet Aalborg Kommune, Forsyningsvirksomhederne i al fremtid vil have ansvar for overvågning, opsporing, analyser og rensning. Udgifter der kun kan afholdes, hvis Vandforbrugerne betaler for det.

3. Bemærkninger til Forslag til anlægslov § 5 og § 6

3.1. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af drikkevand i strid med vandrammedirektivet

Det fremgår af bemærkningerne til anlægslovens § 5 og § 6 i Kapitel 3 - Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange, at

> *"Eksisterende beskyttelse af det særligt sårbare beskyttede boringsnære område (BNBO) til vandværkerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup ophæves og kan ikke påklages til anden myndighed."*

Under bemærkninger til lovforslaget, Pkt. 19.17 side 93 til side 97, anføres:

"Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. ***Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.***

Det nydannede grundvand til de 2 vandværker er terrænnær. ***Forekomsterne opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand i vandområdeplan 2021-2027. Både de terrænnære forekomster og den dybe forekomst opfylder ligeledes miljømålet om god kemisk tilstand****".*

Borgerbevægelsen protesterer på det kraftigste mod ophævelsen af den eksisterende beskyttelse af det nydannede grundvand (det terrænnære grundvand) i de to BNBO grundvandsmagasiner i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, både når den læses som skrevet, og når der korrigeres for fejl, at de eksisterende miljømål ikke kan opretholdes for de to vandværker, hverken ved anlæg eller drift af Egholmmotorvejen. Staten er forpligtet til at sikre god miljøtilstand i grundvandet. Hvis den nuværende deklaration, der vil fremtidssikre 1/3 af Aalborgs borgere rent drikkevand ophæves, er der ingen beskyttelse af det terrænnære drikkevand. Som det anføres i bemærkningerne, er behovet for beskyttelse stort. Deklarationerne skal opretholdes.

Ophævelsen af beskyttelsen forekommer derfor mere vidtgående end blot at ophæve den beskyttende deklaration. Det lader til at Anlægsloven lægger op til at den beskyttelse der følger af den danske vandlovgivning tillige skal ophæves. Dette vil være traktatstridigt, da vandrammedirektivet, herunder navnlig artikel 4, stk. 7 derved tilsidesættes. Et projekt må ikke forringe vandkvaliteten i grundvandsmagasiner, der opfylder miljømålene. Det gør begge BDNO, der påvirkes af anlægsprojektet.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten at risikoen for en varig og irreversibel forurening af det terrænnære grundvandsmagasin, allerede vil finde sted i anlægsfasen.

De foreslåede afværgeforanstaltninger er ikke tilstrækkelige og vurderingerne "moderat" og "begrænset" er diffuse og ikke begrundet. Miljøkonsekvensrapporten er som anført indledningsvis og i afsnit 2 ikke fyldestgørende, og kan ikke danne grundlag for en gyldig anlægslov. Det står klart, at anlægsarbejderne vil forringe den nuværende miljøtilstand af grundvandsforekomsterne i det terrænnære grundvand i området (BNBO), og vil forhindre en senere målopfyldelse. Det vil være i strid med vandrammedirektivet at tillade anlægsarbejderne, der forringer det opnåede gode miljø og forhindre fremtidig målopfyldelse.

Anlægslovens bemærkninger knytter sig til Miljøkonsekvensrapport-2023's fejlbehæftede vurderinger, vedr. afværgeforanstaltninger i driftsfasen, herunder at påvirkningen kun er "begrænset", trods "varig og irreversibel". Anlægslovens bemærkninger er utilstrækkelige og forkerte af samme grunde som anført ovenfor i afsnit 2, under litra G.

3.2. Anlægsloven udskyder beslutninger til detailprojekteringsfasen i strid med VVM-direktivet

Som anført ovenfor under 2C fremgår det af Miljøkonsekvensrapporten, at en række undersøgelser vedr. grundvand og afgørende beslutninger udskydes til et uafklaret senere tidspunkt i "detailprojekteringsfasen".
De geotekniske undersøgelser og de afgørende beslutninger skal efter vejlovens kapitel 2a, jf. VVM-direktivet, udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal korrigeres.

Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse, når Miljøkonsekvensrapporten sammenholdes med udkast til anlægslovens § 5 og § 6. I udkast til anlægslov foreslås i § 5 og § 6, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand, skal ophæves for projektområdet, og at alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved en uafgrænset beføjelse til 'call in' i § 6.

3.3. Anlægsloven ophæver væsentlig retssikkerhedsgaranti i statsadministrationens funktionsadskillelse

Anlægsloven vil – hvis den vedtages i sin nuværende form – reelt give Transportministeren, ret til at overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet.

Det medfører også, at det kan blive Transportministeren, der skal træffe alle beslutninger vedr. projektets detailprojektering og vurdere dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere. Anlægslovens § 5 og § 6 udgør en retssikkerhedsmæssig meget betænkelig løsning. Det udgør et meget bekymrende brud på de demokratiske traditioner om at undgå inhabilitet og magtfordrejning ved funktionsadskillelse i statsadministrationen i forhold til myndighedsafgørelser, når anlægsmyndigheden overtager disse kompetencer. Anlægsloven giver Transportministeren for mange kasketter. Transportministeren tildeles både det overordnede ansvar for Vejdirektoratet og projektet i medfør af anlægsloven, og tildeles samtidigt beføjelserne til at træffe afgørelser efter al anden lovgivning, hvor hensynene kan være i modstrid med det påtænkte anlægsprojekt. Beslutnings-Enevælde er ikke en acceptabel løsning.

Folketinget frarådes på det kraftigste at acceptere Transportministerens forslag til anlægslov, herunder § 5 og § 6, om at ophæve funktionsadskillelsen i statsadministrationen. Bestemmelserne strider mod alle demokratiske traditioner om, at funktionsadskillelse er nødvendig for at undgå inhabilitet og magtfordrejning. Transportministerens forslag er juridisk uansvarligt og en letsindig løsning.

3.4. Anlægsloven bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Lovgivningen vedr. grundvand og drikkevand, varetages normalt af Miljøstyrelsen, der har fagkompetencen. Den fagkompetence er helt klart ikke til stede i Transportministeriet, hvilket

Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høring om forrige udkast til anlægslov viste med al tydelighed. Miljøstyrelsen bør bevare sin fagkompetence – det bør de øvrige myndigheder også.

Folketinget gøres opmærksom på, at det er på tide, at Folketinget fører tilsyn med Transportministerens udøvende myndighed i forhold til anlægsprojekter. Folketingets tilsyn er forhindret af, at Folketinget i tidligere projekter, har accepteret anlægslovgivning, svarende til det Transportministeren lægger op til i forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse § 5 og § 6.

Folketinget bedes sikre, at Transportministeren må gennemføre sine anlægsprojekter med respekt for demokratiets adskillelse af kompetencer i forskellige styrelser.

Det fordrer naturligvis bedre samarbejde mellem Transportministeriet og andre ministerier og styrelser, end det Transportministeriet og Vejdirektoratet hidtil har praktiseret. Men så må Transportministeriet tilføres de fornødne kompetencer.

Det er helt uacceptabelt, at Transportministeriet obstruerer processens retssikkerhedsgarantier, senest ved at nægte en berørt myndighed som Miljøstyrelsen den fornødne tid. Som oplyst i Borgerbevægelsens henvendelse den 2/1-2024 til Folketinget, Transportudvalget og Miljø-og Fødevareudvalget (blandt andet omdelt som MOF alm del – bilag 197) kan det konstateres, at Transportministeriet og Vejdirektoratet end ikke vil give miljøstyrelsen, der er en kompetent myndighed i henhold til VVM-direktivet, den nødvendige tid til at kvalificere Miljøkonsekvensrapportens konklusioner og anlægslovens fundament.

Der er således al mulig grund til at Folketinget også er på vagt overfor Transportministerens forsøg, på at udelukke indsigten fra miljøstyrelsen i hvordan anlægsprojektet realiseres fysisk. Der er behov for, at Miljøstyrelsen bevarer sin ret til at påse om realiseringen af anlægsprojektet er forenelig med anden lovgivning inden for Miljøstyrelsens ressortområde.

4. Afsluttende

Anlægslovens bør ikke vedtages i den nuværende udformning.

Indholdet i anlægslovens § 5 og § 6 er helt uacceptabel i et demokrati, da funktionsadskillelsen i statsadministrationen ophæves, mens Transportministeren tildeles uafgrænsede myndighedsbeføjelser.

Miljøkonsekvensrapporten er derudover ikke fyldestgørende. Den indeholder vurderinger, der viser, at miljømålene for grundvandet i de to BDNO-områder i henholdsvis Drastrup og Lindholm Hvorup påvirkes negativt, navnlig i det øverste nuværende rene drikkevandslag. Miljøkonsekvensrapporten vurderinger er fejlbehæftet og der mangler tillige en række undersøgelser: Der er vurderinger og beslutninger vedr. drikkevand, der i strid med VVM-direktivet, udskydes til senere.

Med venlig hilsen

Gitte Ramhøj **og Louise Faber**

Talsperson for drikkevand
Landskabsarkitekt
Pensioneret projektleder i Drastrup Pilotprojekt, Aalborg Kommune
har arbejdet over 30 år med at sikre rent drikkevand fra Drastrup til Aalborg

Formand
Advokat, ph.d.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar til forslag om anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm omhandlende fejl/mangler ifm. drikkevand
Sendt: 10-01-2024 21:48
Bilag: HøringssvarMKVogForslagTilAnlægslovVedrDrikkevand.pdf;

Med udgangspunkt i håndteringen af drikkevand i henholdsvis MKV2023 og udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm henstiller jeg til, at begge forkastes. Det gør jeg med afsæt i høringssvar afgivet af Borgerbevægelsens talsperson for drikkevandsinteresser Gitte Ramhøj, som med stor autoritet påpeger adskillige fejl og mangler.

Gitte Ramhøj har som Landskabsarkitekt arbejdet som projektleder for "Drastrup Pilotprojekt" ved Aalborg Kommune og har gennem 30 år arbejdet med at sikre rent drikkevand fra Drastrup til Aalborg. Der er derfor alt mulig god grund til at tage hendes indsigelse alvorligt.

Gitte Ramhøjs høringssvar er vedhæftet (HøringssvarMKVogForslagTilAnlægslovVedrDrikkevand.pdf).

Et par citater fra høringssvarets konklusion:

Konklusionen vedr. forslag til anlægslov er, at forslaget må forkastet, navnlig på grund af lovens § 5 og § 6. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirek-tivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Derudover ophæver anlægsloven den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti. Folketinget bør forkaste anlægsloven helt idet vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes. Denne og fremtidige anlægslove bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Transportministeriet/Vejdirektoratet bedes dertil gøre Folketinget opmærksom på, at de alternati-ver, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer mil-jømålene for grundvandet, er opfyldt efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets arti-kel 4, stk. 7.

Det kan på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten konkluderes, at motorvejsprojektet både ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen gør det umuligt for Folketinget at overholde miljømålene for det nydannede grundvand i to særligt sårbare boringsnære områder (BNBO) til de almene vand-værker. Det drejer sig om de boringsnære områder ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Folketinget må ikke give tilladelse til Egholmmotorvejen, når kravene i vandrammedirektivet ikke kan opfyldes. Projektet skal opgives, da det forringer den gode tilstand for grundvandet, der er opfyldt nu.

Med venlig hilsen

Diana Rosenørn de Lasson
Letvadvej 19
9200 Aalborg SV.

Til Vejdirektoratet
Indleveret via høringsportalen

Til Transportministeren
Fremsendt pr mail til trm@trm.dk; arp@trm.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 6/1-2024

Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen og Transportministerens høring vedr. forslag til anlægslov – **Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup**

Dette høringssvar vedr. drikkevand og indleveres på vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i egholmlinjen, CVR 33806108. Høringssvaret angår forslag til anlægslov og Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 - geologi og grundvand.

Konklusion vedr. anlægsloven i forhold til drikkevand, jf. lovens § 5 og § 6
Konklusionen vedr. forslag til anlægslov er, at forslaget må forkastet, navnlig på grund af lovens § 5 og § 6. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirektivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Derudover ophæver anlægsloven den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti. Folketinget bør forkaste anlægsloven helt idet vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes. Denne og fremtidige anlægslove bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Transportministeriet/Vejdirektoratet bedes dertil gøre Folketinget opmærksom på, at de alternativer, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet, er opfyldt efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Se uddybende om baggrunde for konklusionen nedenfor i afsnit 3.

Bemærkninger vedr. Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13:
Vurderingerne i Miljøkonsekvensrapporten opfylder ikke kravene i vandrammedirektivet (EP/Rdir 2000/60) som implementeret i Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

Det kan på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten konkluderes, at motorvejsprojektet både ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen gør det umuligt for Folketinget at overholde miljømålene for det nydannede grundvand i to særligt sårbare boringsnære områder (BNBO) til de almene vandværker. Det drejer sig om de boringsnære områder ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Folketinget må ikke give tilladelse til Egholmmotorvejen, når kravene i vandrammedirektivet ikke kan opfyldes. Projektet skal opgives, da det forringer den gode tilstand for grundvandet, der er opfyldt nu.

Når projektet forringer den gode tilstand af miljøet, kan det ikke gennemføres, når der er alternativer, jf. vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7. Der er som anført brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet. Endnu er ingen alternativer undersøgt som foreskrevet efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre fyldestgørende for påvirkningen af målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster i tilstrækkelig grad til, at Folketingets medlemmer, offentligheden, samt Miljøstyrelsen og Aalborg Kommune som berørte myndigheder, kan vurdere, om grundlaget for vurderinger i Miljøkonsekvensrapporten er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – herunder om projektet i det lys er politisk ønskeligt.

Miljøkonsekvensrapporten er ikke fyldestgørende for så vidt angår drikkevand, og opfylder ikke kravene i vejlovens § 17g, stk. 4, eller vandrammedirektivets krav til vurderinger om grundvand. Miljøkonsekvensrapporten opfylder dermed ikke kravene til at kunne danne grundlag for en gyldig vedtagelse af en anlægslov.

Miljøkonsekvensvurderingens kapitel 13 vedr. ”Geologi og grundvand” er ufærdigt. Vurderingerne er ufuldstændige og er nærmest vildledende.

Vedr. anlægsfasen udgøres fejlene af ufyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand (se A). Selv hvor rapporten dog konkluderer, at målopfyldelse kan påvirkes negativt på grund af Grundvandssænkning mangler fyldestgørende konklusioner (B), og de nødvendige afklarende undersøgelser udskydes ulovligt til senere (C). MKV-2023 konkluderer endda FORKERT, at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup, fordi rapporten fejlagtigt kun forholder sig til det mellemste drikkevandslag, men ikke det øverste og det nederste der forsyner Aalborgs borgere (D) Derudover omtales det slet ikke, at påvirkningen vil være væsentlig og indebære en negativ påvirkning for det øverste grundvandslag både ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen (E). Fejlene medfører, at Miljøkonsekvensvurderingen anfører, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse for BNBO i Drastrup. Konklusionen er åbenlyst forkert. Det står klart, at miljøpåvirkningen allerede i anlægsfasen er negativ og kan være til hinder for målopfyldelse, der sikrer rent drikkevand til Aalborgs borgere (F).

Vedr. driftsfasen overholder Miljøkonsekvensrapportens vurderingen på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, eller de krav, der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet, idet afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte og beslutningerne udskudt (G).

Se uddybende om fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 nedenfor i afsnit 2, litra A-F.

1. Fakta om BNBO Drastrup og Lindholm/Hvorup
Motorvejens linjeføring incl. udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen er planlagt gennem de meget sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) til de almene vandværker i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads. Dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune. Nøglevandværket skal tage over, når andre vandværker må lukke. Vandværket forsyner ca. 1/3 af borgerne i Aalborg, altså henved ved 100.000 mennesker. Det rene vand udgør også forsyningskilden til en betydelig del af Aalborgs erhvervsvirksomheder.

Jordbunden i grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt) med et overlag af sand eller grus. I BNBO mangler grundvandsressourcerne et beskyttende lerlag. Det, der udledes eller spildes, siver derfor direkte og urenset ned i grundvandet. Grundvandsmagasinerne er derfor meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, som følge af anlæg og drift af Egholmmotorvejen. (Se tabel 13.4 ”Spild og uheld”).

I BNBO er det muligt at benytte Miljøbeskyttelseslovens § 24 til at forbyde aktiviteter, der udgør en risiko for forurening af et vandindvindingsanlæg. Inden for BNBO kan risikoen for forurening med miljøfremmede stoffer være øget, som følge af begrænset højere koncentrationer på grund af manglende opblanding, og øget grundvandsdannelse som følge af sænkning af grundvandets trykniveau.

Store dele af det grundvandsdannende opland og kildepladszonen i Drastrup har en lav nitratudvaskning (<25 mg/l), hvilket blandt andet afspejler, at der er en række tinglyste dyrkningsdeklarationer i området. Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i mere end 30 år. Inden for BNBO må der i dag ikke ændres terræn, bygges nyt eller udledes miljøfremmede stoffer.

Projektet kan således have konsekvenser for henved 100.000 mennesker, der hver dag drikker helt rent grundvand fra BNBO (Drastrup og Lindholm/Hvorup) direkte fra hanerne i egne husholdninger. Der er desværre ikke mange steder i Danmark, hvor grundvandet stadig er så rent.

2. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i anlægsfasen

A. MKV-2023 indeholder ikke fyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand
Indledningsvist bemærkes, at hverken Miljøkonsekvensrapport 2011 eller Miljøkonsekvensrapport 2021 har indeholdt vurderinger, der opfylder kravene i vandrammedirektivet, jf. Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høringen vedr. udkast til anlægslov 2021/2022. Det er en hovedårsagen til, at den nuværende supplerende Miljøkonsekvensrapport-2023 er i høring.

Imidlertid må konstateres, at Miljøkonsekvensrapport-2023 ikke formår at rette op på manglerne. Miljøkonsekvensrapporten iagttager forsat ikke de skærpede krav til vurderinger med udgangspunkt i grundvandets miljømål.

I Miljøkonsekvensrapport-2023, side 500, anføres om BNBO i Drastrup: For den terrænnære og den dybe forekomst er den kemiske tilstand god. Tilsvarende ses side 527 vedr. beskrivelsen af grundvandsforekomsterne i BNBO til vandværkerne i Drastrup og Lindholm Hvorup:

> *"Grundvandsforekomsterne har god kvantitativ tilstand. For de terrænnære (det nydannede grundvand) og den dybe grundvandsforekomst (dannet før landbrugets industrialisering)) gælder ligeledes, at der en god kemisk tilstand".*

Dette er helt korrekt. Grundvandet er i god kemisk tilstand. Dvs. vandrammedirektivets krav om målopfyldelsen er lykkedes i de to BNBO grundet de mangeårige restriktioner.

Vandrammedirektivet forpligter herefter Folketinget til IKKE at forringe grundvandets kemiske tilstand. Det er derfor heller ikke foreneligt med EU-retten, hvis Folketinget giver tilladelse til et motorvejsprojekt, der kan medføre en forringelse af den kemiske gode tilstand. Folketinget må ikke forringe grundvand, hvor der er målopfyldelse i forhold til vandrammedirektivet.

Det er et krav i medfør af vandrammedirektivet, at en Miljøkonsekvensvurdering skal indeholde en vurdering af om et projekt kan påvirke grundvandsforekomsten på en måde, så det forringer grundvandets miljømål.

Borgerbevægelsens indsigelse om fejl i MKV (A): Miljøkonsekvensvurdering-2023 er behæftet med væsentlige mangler, da den ikke indeholder fyldestgørende vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomstens tilstand og deres mulighed for målopfyldelse.

B. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men mangler fyldestgørende konklusioner

Det fremgår af Miljøkonsekvensvurdering-2023 at det rene, nydannede grundvandet allerede i anlægsfasen er truet af ændringer i terræn, der bygges nyt og at der vil ske en forurening med miljøfremmede stoffer.

Anlægget af Egholmmotorvejen er i strid med de forebyggende bestemmelser om beskyttelse af det særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO) ved Drastrup og Lindholm/Hvorup Vandværk.

I henhold til MKV-2023, skal grundvandet sænkes i anlægsfasen i BNBO i en længere periode. Det fremgår af teksten side 526, om *Påvirkning*, at

*"Grundvandssænkningerne **medfører en negativ påvirkning** i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne.*

*Grundvandssænkning **medfører en mobilisering af forurening**, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning.*

*Oppumpningen ved byggegruberne **vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand**."*

Det står således klart, at det ikke kan afvises, at sænkningen af grundvandet allerede i anlægsfasen vil påvirke målopfyldelsen for det rene drikkevand. MKV-2023 har imidlertid ingen vurderinger, der viser hvorledes forringelse undgås på teknisk vis. Teksten følges alene op med en ufærdig konklusion, side 521:

"Omfanget af grundvandssænkningen skal minimeres mest muligt. Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".

Miljøkonsekvensrapporten mangler de detaillerede beskrivelser af, hvor stor omfanget af grundvandssænkningerne må være. Det er ikke tilstrækkeligt fyldestgørende til at opfylde vejlovens § 17g, og blot anføre, at grundvandssænkningen skal "minimeres mest muligt. Det er utilstrækkeligt, idet påvirkningen af grundvandet da henstår i det uvisse. Miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændig.

C. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men udskyder de nødvendige undersøgelser til senere

Det fremgår af MKV-2023, at

"*Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".*

Det er ikke foreneligt med vejlovens § 17g, jf. kravene i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, at afslutte rapporten uden de nødvendige geotekniske undersøgelser til detailprojekteringsfasen.

De geotekniske undersøgelser skal udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratet skal overholde vejlovens kapitel 2a. Kapitlet medfører, at vejdirektoratet er forpligtet til at afslutte anlægsprojekteringen i den lovforberedende fase, INDEN den lovvedtagende fase igangsættes. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal derfor laves færdig.

Udskydelsen af nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen er uforenelig med VVM-direktivets krav om at en miljøkonsekvensrapport skal være fuldstændig. Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse. Dette skyldes, at det samtidigt i udkast til anlægslovens § 5 og § 6 foreslås, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand skal ophæves for projektområdet og alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved call in.

Det er således reelt Transportministeren, der skal overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet – og dermed forholde sig til projektets detailprojektering og dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere.

D. MKV-2023 konkluderer FORKERT at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup

I følge Miljøkonsekvensrapportens Tabel 13.10 om grundvandssænkning oplyser, om BDNO Drastrup:

> *"Ny Nibevej: vedr. Grundvandsforekomster: der er manglende målopfyldelse"*

På det grundlag konkluderes forkert, at påvirkningen efter en grundvandssænkning kun vil påvirkes "moderat":

> *"Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible lokale ændringer af grundvandskemien. Da magasinerne flere steder er sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til BNBO i Drastrup og Lindholm/Hvorup.*
>
> *Intensiteten vurderes dog at være lav, og udbredelsen lokal, da grundvandssænkningen primært vil være knyttet til de sekundære magasiner. Sårbarheden vurderes at være medium, da de grundvandskemiske forhold over tid vil vende tilbage til den oprindelige tilstand, efter ophørt grundvandssænkning. Dette kan dog være en længerevarende proces, og varigheden af påvirkningen vurderes at være lang.*
>
> ***Samlet set vurderes konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, at være moderat**. S. 532 tabel 13.12"*

MKV er vildledende. Konklusionen er forkert. Det er en grov fejl.

Det er ikke korrekt, at der er "manglende målopfyldelse vedr. BDNO i Drastrup ved Ny Nibevej. Miljøkonsekvensvurderingens ignorerer det øverste og det nederste helt rene grundvandslag i vurderingen. Vurderingen er kun taget med udgangspunkt i det mellemste lag i grundvandsmagasinet,

altså inden de i Aalborg pålagte og tinglyste restriktioner i forbindelse med omlægningen af landbrug til skov og vedvarende græs uden brug af gødning og sprøjtning.

MKV skal tage udgangspunkt i det øverste nydannede grundvandsmagasin, hvor der er målopfyldelse. Det er dette nydannede grundvandsmagasin, der er fremtidens drikkevand.

Grundvandssænkningen må ikke forringe målopfyldelsen i det nydannede og rene grundvandslag. Dette vil være i strid med vandrammedirektivet som implementeret i lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

E. MKV-2023 mangler at konkludere at påvirkningen vil være væsentlig og give negativ påvirkning for det øverste grundvandslag ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen

I Miljøkonsekvensrapport-2023 anføres side 527:

> *"Grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt), sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag.*
>
> *Grundvandsmagasinerne er meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild under anlægsarbejdet, hvilket kan have betydning for vandkvaliteten … man skal være særlig opmærksom på spild"*

Vurderingen i MKV er, at anlægsfasens påvirkning af det nydannede grundvand er en påvirkning til det værre, men de tekniske løsninger, dette nødvendiggør, afklares ikke fyldestgørende: Hvordan skal "man" være særlig opmærksom på spild? Beskrivelsen i MKV er ukonkret og alt for overordnet til at opfylde kravene i vejlovens § 17g.

F. MKV-2023 konkludere på grund af ovenstående fejl forkert, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse

Den samlede vurdering i MKV vedr. miljøpåvirkning (Sårbarhed, geografisk udbredelse, Intensitet, og varighed), er Tabel 13.12 side 532:

> *"På baggrund heraf vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset".*

Som beskrevet ovenfor er de vurderinger, der ligger til grund for den endelige konklusion behæftet med væsentlige fejl og mangler, herunder retlige. Konklusionen er truffet på et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag, hvor nødvendige undersøgelser udskydes til senere, og hvor vurderingerne

fejlagtigt ignorere målopfyldelse i det nederste og øverste drikkevandslag. Det er usagligt og forkert, at konkludere noget om påvirkning på baggrund af det mellemste drikkevandslag. Det bestrides at der er belæg for at konkluderer, at påvirkningen af anlægsfasen kan være "begrænset". Denne vurdering er upræcis, hvortil kommer, at selv en begrænset (altså nogen) påvirkning er uacceptabel ift. til den nuværende beskyttelse.

G. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i driftsfasen

Miljøkonsekvensrapporten anfører vedr. Miljøpåvirkning i driftsfasen, om Spildhændelser og nedsivning af vejvand, side 533 Tabel 13-13:

> *"Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning.*
>
> *Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres der ud over med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.*
>
> *I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse".*

Sammenfatning anføres side 537 i Tabel 13-14.

> *"Miljøpåvirkning Sårbarhed: Høj. Geografisk udbredelse: lokal. Intensitet: Middel. Varighed: Lang.*
> *Påvirkning af grundvandskvalitet: Begrænset."*

Og side 537 øverste afsnit:

> "Det er forudsat, at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".

Miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at driftens påvirkning af grundvandskvaliteten er upræcis og uden reel vurdering af risiko for miljøpåvirkningerne. Der er ingen oplysninger om hvilke fremtidsscenarier for nedbørsmængder og hyppigheder ved de kommende klimaændringer, der lægges til grund, og som skal danne grundlag for dimensioneringen af kantopsamlinger. Membraner, tætte afvandingssystemer og do regnvandsbassiner kan umuligt være tætte, lige så længe fremtidens generationer har brug for rent drikkevand. Vurderingen indeholder en "afværgeforanstaltning" om "*et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter."* og *"Regnvandsbassiner (..) med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune."* Det henstår i det uvisse, hvad der gør afvandingssystemet tæt og hvordan et *"dobbelt betonitmembran"* skal sikre mod fremtidig negativ påvirkning af drikkevandet.

Det hele krydres af en ansvarsfraskrivelse om *"at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".* Hvilken lovgivning? Der er netop ingen lovgivning, der gælder, og derfor ingen lovgivning der håndteres, når både lovgivningen og funktionsadskillelsen, ophæves ved vedtagelse af anlægsloven, jf. dennes § 5 og § 6.

De mangelfulde vurderinger fortsætter sider 529, hvor det under afsluttende bemærkninger, anføres:

> *"Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget".*
>
> *"Overvågning generelt: Grundvandssænkningen, spild mm i anlægsfasen og i driften skal grundvandskvaliteten overvåges, miljøforureninger skal opspores og analyseres. "*

Vurderingen overholder på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, elle de krav der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet. De påtænkte afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte, risikovurderingen og beslutningerne udskudt til et senere ukendt tidspunkt.

Folketinget har ansvaret for kvalitetssikringen af Miljøkonsekvensrapporten. Ovenstående vurderinger er uafsluttede, og ikke endelige. Det er en fejl, at det ikke fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, at forureningen fra motorvejsprojektet gør det klart vanskeligere og muligvis helt vil forhindre, at miljømålene for rent drikkevand opfyldes. Risikoen for væsentlig og negative påvirkninger stor. De afgørende beslutninger og undersøgelser udskydes til et uafklaret senere tidspunkt, uden at påvirkningerne er afklarede. Det er naturligvis en forudsætning for projektets lovlige gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget i den for projektet gældende miljøkonsekvensvurdering. Vurderingerne skal være foretaget i Miljøkonsekvensrapporten, og kan ikke udskydes til senere, jf. VVM-direktivet. Heller ikke selv om der iværksættes overvågning i forbindelse med anlæg.

Derudover vil der være væsentlige økonomiske udgifter forbundet med anlæggelsen og driften, idet Aalborg Kommune, Forsyningsvirksomhederne i al fremtid vil have ansvar for overvågning, opsporing, analyser og rensning. Udgifter der kun kan afholdes, hvis Vandforbrugerne betaler for det.

3. Bemærkninger til Forslag til anlægslov § 5 og § 6

3.1. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af drikkevand i strid med vandrammedirektivet

Det fremgår af bemærkningerne til anlægslovens § 5 og § 6 i Kapitel 3 - Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange, at

> *"Eksisterende beskyttelse af det særligt sårbare beskyttede boringsnære område (BNBO) til vandværkerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup ophæves og kan ikke påklages til anden myndighed."*

Under bemærkninger til lovforslaget, Pkt. 19.17 side 93 til side 97, anføres:

"Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. ***Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.***

Det nydannede grundvand til de 2 vandværker er terrænnær. ***Forekomsterne opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand i vandområdeplan 2021-2027. Både de terrænnære forekomster og den dybe forekomst opfylder ligeledes miljømålet om god kemisk tilstand****".*

Borgerbevægelsen protesterer på det kraftigste mod ophævelsen af den eksisterende beskyttelse af det nydannede grundvand (det terrænnære grundvand) i de to BNBO grundvandsmagasiner i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, både når den læses som skrevet, og når der korrigeres for fejl, at de eksisterende miljømål ikke kan opretholdes for de to vandværker, hverken ved anlæg eller drift af Egholmmotorvejen. Staten er forpligtet til at sikre god miljøtilstand i grundvandet. Hvis den nuværende deklaration, der vil fremtidssikre 1/3 af Aalborgs borgere rent drikkevand ophæves, er der ingen beskyttelse af det terrænnære drikkevand. Som det anføres i bemærkningerne, er behovet for beskyttelse stort. Deklarationerne skal opretholdes.

Ophævelsen af beskyttelsen forekommer derfor mere vidtgående end blot at ophæve den beskyttende deklaration. Det lader til at Anlægsloven lægger op til at den beskyttelse der følger af den danske vandlovgivning tillige skal ophæves. Dette vil være traktatstridigt, da vandrammedirektivet, herunder navnlig artikel 4, stk. 7 derved tilsidesættes. Et projekt må ikke forringe vandkvaliteten i grundvandsmagasiner, der opfylder miljømålene. Det gør begge BDNO, der påvirkes af anlægsprojektet.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten at risikoen for en varig og irreversibel forurening af det terrænnære grundvandsmagasin, allerede vil finde sted i anlægsfasen.

De foreslåede afværgeforanstaltninger er ikke tilstrækkelige og vurderingerne "moderat" og "begrænset" er diffuse og ikke begrundet. Miljøkonsekvensrapporten er som anført indledningsvis og i afsnit 2 ikke fyldestgørende, og kan ikke danne grundlag for en gyldig anlægslov. Det står klart, at anlægsarbejderne vil forringe den nuværende miljøtilstand af grundvandsforekomsterne i det terrænnære grundvand i området (BNBO), og vil forhindre en senere målopfyldelse. Det vil være i strid med vandrammedirektivet at tillade anlægsarbejderne, der forringer det opnåede gode miljø og forhindre fremtidig målopfyldelse.

Anlægslovens bemærkninger knytter sig til Miljøkonsekvensrapport-2023's fejlbehæftede vurderinger, vedr. afværgeforanstaltninger i driftsfasen, herunder at påvirkningen kun er "begrænset", trods "varig og irreversibel". Anlægslovens bemærkninger er utilstrækkelige og forkerte af samme grunde som anført ovenfor i afsnit 2, under litra G.

3.2. Anlægsloven udskyder beslutninger til detailprojekteringsfasen i strid med VVM-direktivet

Som anført ovenfor under 2C fremgår det af Miljøkonsekvensrapporten, at en række undersøgelser vedr. grundvand og afgørende beslutninger udskydes til et uafklaret senere tidspunkt i "detailprojekteringsfasen".
De geotekniske undersøgelser og de afgørende beslutninger skal efter vejlovens kapitel 2a, jf. VVM-direktivet, udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal korrigeres.

Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse, når Miljøkonsekvensrapporten sammenholdes med udkast til anlægslovens § 5 og § 6. I udkast til anlægslov foreslås i § 5 og § 6, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand, skal ophæves for projektområdet, og at alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved en uafgrænset beføjelse til 'call in' i § 6.

3.3. Anlægsloven ophæver væsentlig retssikkerhedsgaranti i statsadministrationens funktionsadskillelse

Anlægsloven vil – hvis den vedtages i sin nuværende form – reelt give Transportministeren, ret til at overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet.

Det medfører også, at det kan blive Transportministeren, der skal træffe alle beslutninger vedr. projektets detailprojektering og vurdere dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere. Anlægslovens § 5 og § 6 udgør en retssikkerhedsmæssig meget betænkelig løsning. Det udgør et meget bekymrende brud på de demokratiske traditioner om at undgå inhabilitet og magtfordrejning ved funktionsadskillelse i statsadministrationen i forhold til myndighedsafgørelser, når anlægsmyndigheden overtager disse kompetencer. Anlægsloven giver Transportministeren for mange kasketter. Transportministeren tildeles både det overordnede ansvar for Vejdirektoratet og projektet i medfør af anlægsloven, og tildeles samtidigt beføjelserne til at træffe afgørelser efter al anden lovgivning, hvor hensynene kan være i modstrid med det påtænkte anlægsprojekt. Beslutnings-Enevælde er ikke en acceptabel løsning.

Folketinget frarådes på det kraftigste at acceptere Transportministerens forslag til anlægslov, herunder § 5 og § 6, om at ophæve funktionsadskillelsen i statsadministrationen. Bestemmelserne strider mod alle demokratiske traditioner om, at funktionsadskillelse er nødvendig for at undgå inhabilitet og magtfordrejning. Transportministerens forslag er juridisk uansvarligt og en letsindig løsning.

3.4. Anlægsloven bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Lovgivningen vedr. grundvand og drikkevand, varetages normalt af Miljøstyrelsen, der har fagkompetencen. Den fagkompetence er helt klart ikke til stede i Transportministeriet, hvilket

Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høring om forrige udkast til anlægslov viste med al tydelighed. Miljøstyrelsen bør bevare sin fagkompetence – det bør de øvrige myndigheder også.

Folketinget gøres opmærksom på, at det er på tide, at Folketinget fører tilsyn med Transportministerens udøvende myndighed i forhold til anlægsprojekter. Folketingets tilsyn er forhindret af, at Folketinget i tidligere projekter, har accepteret anlægslovgivning, svarende til det Transportministeren lægger op til i forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse § 5 og § 6.

Folketinget bedes sikre, at Transportministeren må gennemføre sine anlægsprojekter med respekt for demokratiets adskillelse af kompetencer i forskellige styrelser.

Det fordrer naturligvis bedre samarbejde mellem Transportministeriet og andre ministerier og styrelser, end det Transportministeriet og Vejdirektoratet hidtil har praktiseret. Men så må Transportministeriet tilføres de fornødne kompetencer.

Det er helt uacceptabelt, at Transportministeriet obstruerer processens retssikkerhedsgarantier, senest ved at nægte en berørt myndighed som Miljøstyrelsen den fornødne tid. Som oplyst i Borgerbevægelsens henvendelse den 2/1-2024 til Folketinget, Transportudvalget og Miljø-og Fødevareudvalget (blandt andet omdelt som MOF alm del – bilag 197) kan det konstateres, at Transportministeriet og Vejdirektoratet end ikke vil give miljøstyrelsen, der er en kompetent myndighed i henhold til VVM-direktivet, den nødvendige tid til at kvalificere Miljøkonsekvensrapportens konklusioner og anlægslovens fundament.

Der er således al mulig grund til at Folketinget også er på vagt overfor Transportministerens forsøg, på at udelukke indsigten fra miljøstyrelsen i hvordan anlægsprojektet realiseres fysisk. Der er behov for, at Miljøstyrelsen bevarer sin ret til at påse om realiseringen af anlægsprojektet er forenelig med anden lovgivning inden for Miljøstyrelsens ressortområde.

4. Afsluttende

Anlægslovens bør ikke vedtages i den nuværende udformning.

Indholdet i anlægslovens § 5 og § 6 er helt uacceptabel i et demokrati, da funktionsadskillelsen i statsadministrationen ophæves, mens Transportministeren tildeles uafgrænsede myndighedsbeføjelser.

Miljøkonsekvensrapporten er derudover ikke fyldestgørende. Den indeholder vurderinger, der viser, at miljømålene for grundvandet i de to BDNO-områder i henholdsvis Drastrup og Lindholm Hvorup påvirkes negativt, navnlig i det øverste nuværende rene drikkevandslag. Miljøkonsekvensrapporten vurderinger er fejlbehæftet og der mangler tillige en række undersøgelser: Der er vurderinger og beslutninger vedr. drikkevand, der i strid med VVM-direktivet, udskydes til senere.

Med venlig hilsen

Gitte Ramhøj **og Louise Faber**

Talsperson for drikkevand
Landskabsarkitekt
Pensioneret projektleder i Drastrup Pilotprojekt, Aalborg Kommune
har arbejdet over 30 år med at sikre rent drikkevand fra Drastrup til Aalborg

Formand
Advokat, ph.d.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Linus Weidick Frische (linus@frische.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 21:28
Bilag: LinusHøringssvarMiljø.docx;

Vedr. tidsfrist for høring
Størrelsen på høringsmaterialet taget i betragtning, så er der ikke givet en rimelig høringsfrist på denne høring. Høringen startede d. 7. december 2023 og løber frem til d. 11. januar 2024. **Det er 5 uger på et materiale der omfatter mindst 1000 sider**, og som selv myndigheder har svært ved at nå. Dertil ligger høringen i julesæsonen, hvor mange har travlt, hvilket kan medføre at de ikke har tid til at skrive et høringssvar. Dette kan ikke være i overensstemmelse med forvaltningslovensregler om rimelige høringsfrister, der skal sikre at alle oplysninger kommer frem om projektet og at retsikkerheden for de berørte af projektet kan nå at ytre sig kvalificeret. Høringen får karakter af en proformahøring, hvor udkommet er givet på forhånd og det er ligemeget hvad der kommer ind i høringsfasen.

Grundet den kort høringssvar er mine bemærkninger ikke nødvendigvis dækkende eller fyldestgørende, da jeg ikke har kunne nå at læse andet end nedslag i rapporten.

Vedr. natur og arter
Projektet overtræder habitatdirektivet på flere punkter. **En fravigelse af habitatdirektivet på det foreliggende grundlag vil være ulovligt, da der findes realistiske, alternative løsninger**, hvor der ikke skal laves en fravigelse fra habitatdirektivet.

Projektet vil ødelægge vigtige nationale yngleområder for oddere uden at genskabe dem til fulde. Odderhunnernes territorier er temmelig store og der etableres kun nye levesteder for dem i nærheden af den planlagte motorvej.

Der er i projektet heller ikke taget hensyn til de tre arter af flagermus der lever på Egholm, ligesom der ikke er taget hensyn til at der er ynglende dam-flagermus nær projekttraceet på sydsiden af Limfjorden. Anlæg af en vej i den projekterede højde på Egholm og på nordsiden af fjorden vil medføre trafikdrab af flagermus, som er beskyttede bilag 4-arter. Dette er også konstateret i den supplerende miljøkonsekvensrapport, men det anses ikke som forsætlig skade på flagermusene og faktisk vurderes det i rapporten at der ingen væsentlig påvirkning er på flagermus.

EU domstolen (C-473/19, C-474/19) afgjorde ellers, at skovfældning skulle anses som fortsætligt drab på de bilag IV-arter der levede i skoven og at der derfor skulle iværksættes afværgeforanstaltninger for disse arter efter habitatdirektivets procedurer for at skovrydningen kunne gennemføres. I den supplerende miljøkonsekvensrapport konstaterer man at vejen resulterer i trafikdrab på flagermus, men hvorfor indfører man så ingen afværgeforanstaltninger?

I høringen er der foreløbig allerede kommet nye oplysninger frem om sandsynligheden for at der kolonier af ynglende Damflagermus nær vejtraceet lige syd for fjorden. Der er desuden forlydender om at de officielle undersøgelser for flagermus, ikke er foretaget i aften og nattetimerne med i dagtimerne, hvorfor ynglekolonier af andre arter måske er underestimerede? Der er dog konstateret en række flagermus i traceet og på Egholm, men deres ynglesteder er ikke kortlagt.

Projektet vil derudover berøre en lang række andre bilagsarter, fx strandtudse, og en lang række andre dyre arter, særligt fugle.

Vedr. sikring af kommunens drikkevand
Det er utrolig bekymrende, at der ved Egholm-linjen er risiko for forurening og påvirkning for grundvandsforekomsterne flere steder.

Vi ser i disse år, at drikkevandsressourcerne er under stigende pres mange steder pga. pludseligt konstaterede forureninger. Man bør derfor ikke tage unødig risiko ved at etablere forurenende anlæg nær drikkevandsområder.

Linjeføringen berører flere vandindvindingsområder, OSD-områder og områder med indsatsplaner til beskyttelses af grundvandet.

Der vil være stor risiko for forurening med både kvælstof og kemikalier. Dette både pga. anlæggelse af vejen, ved udledning af vejvand og luftbåren udledning fra passerende biler og lastbiler, samt ved uheld med lastbiler der fragter giftige kemikalier.

I Drastrup findes et meget sårbart, nitratfølsomt vandindvindingsområde med stor betydning for Aalborgs drikkevandsforsyning, og som linjeføringen går direkte igennem. Det fremhæves, at den naturlige beskyttelse af området er meget svag overfor forurenende stoffer.

Målsætningen for det nitratfølsomme områder, som gennemskæres af linjeføringen er:

"Det skal sikres, at den gennemsnitlige udvaskning af nitrat fra rodzonen på matrikelniveau ikke overstiger 25 mg/liter."

Der sker også kvælstofforurening fra trafikken på vejene, der ser ikke ud til at dette forhold er belyst i forhold til forurening af grundvandet. Det er en påvirkning som vil stige med tiden efter ibrugtagning af vejen. Den vil have kumulativ effekt med anvendelsen af landbrugsjorderne omkring vejen.

Dette bør tillige belyses i Miljøkonsekvensrapporten, som derved ikke på dette punkt er fyldestgørende.

Vedr. støj
Placering af forbindelsen vest om Aalborg vil betyde, at Aalborg fremover må leve med en konstant lydpåvirkning fra vejen. En påvirkning, som pga højden på vejen vil påvirke hele den vestlige del af byen. Støj påvirker menneskers sundhed negativt.

Vedr. de fremtidige rekreative muligheder for Aalborg bys borgere
Projektet vil også ødelægge Egholm som et af de sidste nærområder til Aalborg, hvor byens borgere kan opleve synet over Limfjorden fra øens vestlige ende. Øen giver også mulighed for at opleve både stilhed og mørke, og endda for de som kun har offentlig transport og sine ben til rådighed.

En 3. limfjordsforbindelse varetager overvejende trafikforhold i Aalborg by og ikke trafikken for landsdelen.
Miljøkonsekvensrapporten mangler analyser af bytrafikken i forhold til landsdeltrafikken. En stor del af belastningen i den nuværende tunnel stammer fra ren bytrafik i Aalborg. Siden den sidste VVM-rapport fra 2011 er Aalborg blevet byudviklet mod øst. Flytningen af Aalborg sygehus ud i Aalborg øst vil yderligere skubbe trafikken mod øst. Dette forhold er ikke belyst.

Det skyldes nok, at argumentet for en statslig løsning dermed vil bortfalde, da det er Aalborg Kommunes eget ansvar at sikre tilstrækkelige vejadgang med tilstrækkelig kapacitet indenfor eget området.

Østlig forbindelse er en rimelig, alternativ løsning i forhold til bestemmelserne i habitatdirektivet
Fravalget af at opdatere miljøvurderingen af den østlige forbindelse med et ekstra rør ved Limfjordstunellen er en politisk beslutning truffet ud fra de daværende forhold. I forhold til habitatdirektivet er det tvivlsom om dette betyder, at den østlige forbindelse ikke er en rimelig alternativ løsning, der kunne vælges. Denne løsning vil klart have færre påvirkninger på miljø og naturforhold. Hvordan samfundsøkonomien i løsningen vil være i dag, ved vi ikke, men da den vestlige forbindelse ikke flytter meget trafik, vil den nok være sammenlignelig, som det mindste.

Hilsen

Linus Weidick Frische, Scheelsmindevej 19, 9200 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Daniel Rodin Bay (d.rodin.bay@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:26

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Især lægger jeg vægt på, at projektet vil udlede forholdsmæssigt meget CO2 uden at kunne afhjælpe trafikken ved E45 på tidspunktet for færdiggørelse. Samtidig bliver Aalborg lukket inde mellem to støjkorridorer og I har valgt ikke at bruge de af EU angivne max dB som rettesnor. Dermed bliver Danmarks mest støjplaget by blot endnu mere støjramt. Brug i stedet pengene på ét ekstra rør ved øst-forbindelsen og de resterende penge til at overdække E45 gennem Aalborg. Dermed vil hele Aalborg få udbytte af pengene og trafikproblemerne vil blive afhjulpet.

Egholm-linien vil også gå igennem Aalborgs reneste vandforsyning med stor risiko for at denne bliver forurenet. Dette er en uforholdsmæssig stor risiko at tage, når ikke alle alternativer er undersøgt.

Jeg syntes, det er skammeligt, at ikke alle oplysninger er lagt frem af ministeriet i forhold til asbest i linieføringen. Det er kommet frem, at oplysninger herom er blevet "begravet" i rigsarkivet og der ikke er oplyst yderligere herom til dem, der skulle lave miljøkonsekvensrapporten.

Sidst, så er det ærgerligt, at en motorvej skal ødelægge Egholm Ø. Vi nyder at tage derover og overnatte i shelter samt gå ture. En motorvej er ikke ligefrem et forherligende tiltag.

Mvh
Daniel Rodin Bay
Parallelvej 28
9210 Aalborg SØ
23460362

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dave (davidmichalik@protonmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:22

Transportministeriet,

Jeg henstiller hermed til at udkast
til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af
Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mere specifikt omfatter disse:
- Støjforurening
- Luftforurening
- Vand- og drikkevandsforurening
- Forskellige typer partikelforurening
fra biler, lastbiler og dæk.
- Ødelæggelse af hele naturområder på
både Egholm og Lindholm Fjordpark.
- Ulovlig fortrængning af dyreliv, såsom
oddere.

Derudover er jeg også stærkt imod motorvejen,
fordi:
- Det går imod de nuværende regerings
egne forurenings- og klimamål.
- Fremkalder efterspørgsel efter flere
biler til at køre ind og køre til Aalborg, hvilket på sigt forværrer trafikproblemet.
- Manglende udarbejdelse af en realistisk
og konkret plan for miljøpåvirkning og samtidig omgået Miljøstyrelsens stærke kritik af projektet.

Dette projekt vil ikke løse trafikproblemet
i Aalborg, i stedet vil det medføre flere biler, mere forurening og mere ødelæggelse af naturen. Hver undersøgelse og spørgeskema viser også, at lokalbefolkningen i Aalborg Kommune er stærkt imod en motorvej i den vestlige del af byen.

Der er mange alternativer til dette projekt,
som ville koste mindre og være meget sikrere for alle folk og dyr. På den ene eller anden måde hævder regeringen, at der er behov for en ny forbindelse over Limfjorden i det vestlige Aalborg, mens den afviser at hjælpe bussernes "dødsspiral" med blot 50 mio.
Samtidig er regeringen klar til at bruge minimum 9 mia. kr. på forfængelighedsprojektet, som vil forringe livskvaliteten kraftigt for alle i Aalborg- og Nørresundby-området.

David Michalik
Aalborg, Vestbyen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Paul Wardle (paulwardle@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:22

Til Transportministeren

Jeg synes, at der er alle mulige grunde til at skrotte planen om at vedtage anlægsloven om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Enhver oprigtig og ærlig politiker, som tør at træde væk fra sin partilinje, og som vil bruge lidt tid på at se på de utallige saglige argumenter, som taler imod motorvejen, vil konkludere at denne motorvejsløsning er forældet, forkasteligt og totalt forkert.

Der er naturligvis mange, der er fortaler for en 3. Limfjordsforbindelse. Det argument vil jeg ikke graver dybere i. Men at vælge en løsning, der vil ødelægge både den dejlige ø Egholm sammen med den vestlige side af Aalborg er ikke bare tragisk, det er også direkte dumt og dyrt. Og her vil jeg kort udpensle hvorfor.

Egholmmotorvejen løser ikke trængselsproblemet:
Som mange kloge og uddannede trafikforskere har dokumenteret, vil denne løsning ikke have den ønskede effekt de fleste lokale beboere ønsker. Nemlig mindre ventetid på E45 krydsningen over Limfjorden. Når en mulig Egholm motorvej står klar om 10 år, og vi har sænket utallige, unøvendige milliarder ind i projektet, vil vi ende med en situation, hvor mange vil spørge ”hvad var pointen i dette?”. Godt nok vil de gode folk i Jammerbugt kommune kunne komme hurtigere til IKEA og City Syd, og visse enkelte firmaer i Nordjylland vil kunne få/levere deres varer liiiiiidt hurtigere (tro ikke på de lokale politikeres propaganda her, der er ikke nogen firmaer, der bukker under pga. lidt trafik ved Limfjordstunnelen), men at bruge godt og vel 10 milliarder på det formål, er absolut adsurd. At Aalborg Kommune også må se beskæringer og nedprioteringer pga. deres uhørte bidrag til dette beløb, gør æblet endnu mere surt.

Der er ANDRE ALTERNATIVER som skal kigges på:
Det er ikke for sent at bruge den sunde fornuft. Der er veldokumenteret, saglige alternativer til Egholm løsningen, som er langt bedre for Aalborg, både miljømæssigt og trængselsmæssigt. Og ovenikøbet væsentlig billigere! Det er jeres pligt som politikere, at se på alle sider af sagen, og ikke bare tro blindt på en håndful lokale politikere, som bilde jer ind, at at Egholmmotorvejen er valgt fordi ’der ikke findes alternativer’ og ’at den er samfundsnødvendigt’. Det er det rene propaganda, lige fra ’Aalborg Alliance bogen’.
Da Egholmmotorvejen blev valgt som løsningen, i et lukket møde blandt lokale politikere for 10 år siden, var de to andre alternativer ikke seriøse. De var enten for storslået eller slet ikke passende. Man kan kalde det for aftalt politiske spil. Men det var lige meget for dem, fordi de få beboere, der vil råbe op om sagen, vil ikke kunne høres alligevel... tænkte de. De havde dog ikke regnet med, at vi vil være så mange, der er imod projektet og deres måde at tromle over enhver form for modstand. Flere meningsmålinger i Aalborg viser, at vi vil ikke have en motorvej over Egholm! Derfor stikker vores lokale magtfolk nu fingre i ørene, og fortsætter, som om en Egholmmotorvej med alle sine katastrofale konsekvenser er den bedste beslutning de nogensinde har taget, uden at tage stilling til de mange beboere, der konstant stiller væsentlige- og kritiske spørgsmål til projektet. Deres holdning er ’nu er linjeføringen ’besluttet’, og lige meget hvor tåbeligt denne løsning er blevet med tiden, er der ikke én eneste af dem, der tør at sige deres parti imod. Nu er der gået mange år, hvor verden har ændret sig meget, grønne løsninger er vigtige og vi er blevet klogere på mange ting angående transport infrastruktur. Men Egholmmotorvej projektet sidder stadigvæk på bordet, som en mindesten for vores fortidssynder.

Asbest og Støj:
Der findes altså asbest i linjeføringen. Masse af det. Jeg bakker op om tænketanken GeoHavs sedimentprøvetagning i fjorden fra den 18. juni 2023 og de undersøgelse de har udført i de historiske

databaser. Der er deponeret tonsvis af asbestholdige eternitplader fra Aalborgs eternitindustri i og omkring linjeføringen. Det er et faktum! Der findes dagligt eternit stumper, som er skyllet op på kysten både ved den sydlige Egholm og Mølholm/Nørholm på Aalborg siden. De sedimentprøvetagninger, foretaget på af SWECO for MKV rapporten er bestemt ikke fyldestgørende, og giver indtryk af, at der slet ikke findes asbest i linjeføringen. Jeg siger her og nu, at hvis der sænkes et tunnelrør under en fjordbund, der indeholder den mængde asbest, som er dokumenteret af Aalborg Kommunes egne rekorder, på trods af de mange røde advarslessignaler den lokale befolkning har vist, vil det være, blandt andet, dig som Transport Minister, der skal stå til ansvar for de efterfølgende problemer.
Asbest er farlige for lungerne. Støj er farlig for vores psyke. Aalborg er allerede Danmarks mest støjplagede by. Men det faktum blæser vores beslutningtager bare på. I stedet for at gøre noget ved støjen og samtidig hjælpe vores mentale sundhed, vil dette projekt simpelthen omringe vores by i et motorvejsstøjhelvede! VÆKST! VÆKST! VÆKST! Lige meget hvad det koster. Er det sådan vi, som et land, vil fører os frem? Vækst er åbenbart mere værd end den enkeltes sundhed. Og da MKV rapporten beregner eventuelle støjniveauer, som noget under hvad de faktisk vil ende med at være, føler vi, altså dem som kommer til at bo i nærheden af en eventuelle motorvej, bare som ubetydelige tilskuere i denne proces. En MKV skulle belyse de faktiske konsekvenser af dette projekt, og ikke skjule dem for at nedspille motorvejens effekter.
Ikke nok med at omringe byen med to motorveje, vil I også ødelægge vores lille perle, Egholm, med i processen. Er I klare over, at Egholm vandt 'Stilhedsprisen' i 2019? Det gør den næppe igen, hvis jeres drøm går i opfyldelse.

Miljøkatastrofe:
Egholm har udover sin stilhed og sin smukke natur, en del bilag 4 arter og en masse fugleliv. Dem kan I ikke bare 'flytte' eller 'skramme væk'. De bor der. Det er deres hjem, som de specifikt har valgt. Hvis der nogensinde kommer en 4-sporet motorvej, på 10 meters højde, som vil komme til at skære øen over i to, med alt det en motorvej bringer med sig, vil Egholm som et unikt hjem til, blandt andet, beskyttet dyr som oddere, flagermus, frøer og gæs hører til fortiden. Ikke for at nævne andre beboere og gæster som rovfugle, isfugle, sanglærke, fuglekonge, viber, ræve og rådyr, vil disse dyr opleve en kæmpe ødelæggelse af deres habitat, som indtil videre er uforstyret af trafik og mennesker. De kan ikke være bekendt, at vores politikere bare kan trække på skulderne og sige, at det er løsningen på, at der er nogen, der sidder i en trafikkø midt i myldretiden, eller at det er prisen vi skal betale for at have vækst i Jammerbugt Kommune. Egholm er for os et lille paradise, kun et stenkast fra Aalborg midtby. Vi burde være stolt af, at have denne fantaskiske ø i vores kommune, så tæt på byens larm og kaos, men så alligevel langt væk. Vi burde udnytte den til fordel for både naturen, beboerne og, eventuelt, turister, med diverse naturprægede aktiviteter og programmer. I stedet for det, vil vores demokratiske valgt politikere, gå bagom flertallet, og udnytte øen til fordel for erhverslivet og dem, der slet ikke interessere sig for miljøet. Det er så forkasteligt.
Det gode nyhed er, at Egholms bilag 4 arter er beskyttet af EUs habitatsdirektiver. Danmark har en underskrevet pligt til at beskytte deres levesteder. De kan- og må ikke bare flyttes eller forstyrres. Når MKV rapporten ser stort på disse arter, med det argument, at der findes ikke 'gangbare alternativer' til Egholmmotorvejen, og at motorvejen er 'samfundsnødvendigt', er det en direkte løgn, brugt af Vejdirektoratet til at danse rundt om den lovgivning Danmark selv er skrevet op til.
Ikke nok med Egholm, vil en eventuelle motorvej ved den vestlig side af Aalborg true vores drikkevand, ved at være placeret overordenlig tæt på vores store drikkevandsmagasiner ved Drastrup og Lindholm. Både ved anlægs- og driftsfasen vil drikkevandet for de fleste i Aalborg være i fare for forurening. MKV rapporten ser også stort på vores bekymringer omkring dette, og lade som om, at problemstillingen ikke eksisterer.

Mangel på respekt overfor de regler og love der er – hvor er den demokratiske proces?
Danmark, det er da et demokratisk land, er det ikke? Det ville jeg for få år tilbage have svaret ja til. Men der er desværre blevet en tendens, hvor det ikke virker sådan. I stedet er oplevelsen, at politikerne bare siger et (når der skal høstes stemmer), men gør noget andet (når de er blevet valgt ind - hvad enten det er kommunalt, regionalt eller til folketinget).
At både den lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse og den supplerende miljøkonsekvensrapport er sendt i høring på én gang, med en meget kort frist (fra den 7. december 2023 til den 11. januar 2024), altså hen over jul og nytår, det er da en helt uacceptabel demokratisk proces.
At man i miljøkonsekvensrapporten desuden beder om fravigelse af EU regulerede habitatregler, ifm. odder på Egholm, med den begrundelse "at forbindelsen er samfundsmæssigt nødvendigt, og der ikke findes

alternativer", det er ikke i orden, for der er alternativer. Men igen og igen får vi borgere af vide "det er besluttet". Og det kan godt være, at det er med i Infrastrukturplanen, men så længe der ikke er en anlægslov, så er der jo faktisk ikke noget, "der er besluttet"!
Det er heller ikke i orden, at anlægsloven:

- vil fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes (også for miljøstyrelsens adgang).
- stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.
- fjerner muligheden for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet.

Konsekvensen - ubetydeligt, begrænset, moderat eller væsentlig?
I rapporten står der, hvordan noget er "vurderet" ud fra de 4 ord. Jeg synes, det er bekymrende, at denne rapport baseres på vurderinger. Det lader ikke til, at der er noget, der er "med sikkerhed".

- Væsentlig optræder 253 gange i rapporten.
- Moderat optræder 195 gange i rapporten.
- Begrænset optræder 293 gange i rapporten.
- Ubetydelig optræder 119 gange i rapporten.

Mangel på politikere, der rent faktisk vil kæmpe for natur, klima og miljø – og ikke bare siger, at de vil?
Hvis du har valgt at læse hele mit brev, håber jeg, du forstår den bekymring og frustration, jeg sidder med. Specielt siden "klimavalget", da har den ene efter den anden politiker udtalt, hvordan de vil gøre noget for naturen, miljøet, klimaet, børnene, de ældre osv. osv. Men som borger ser det ud til, at det der tæller mest, det er vælgerstemmer, ministerposter og -biler – og så pyt med, hvordan vores miljø, klima eller natur har det. Og det tager ikke nogen Sherlock Holmes for at finde ud af, at det hele står ret skidt til!
DERFOR gør nu det rigtige, få undersøgt de alternativer, der rent faktisk er til en motorvej over Egholm, og vær stolt over, at du er en politiker, der tør gå mod (parti)strømmen – men være ærlig og tro mod dit (valg)ord!

Jeg håber mit brev har givet stof til eftertanker, og at det får dig til at ændre din mening.
Heroppe i Aalborg er vi mange, der ser hjælpeløst på, mens der tages katastrofale beslutninger på vores - og miljøets vegne.
Vi krydser fingre for, at der er nogen der lytter på Christiansborg.
Mvh
Paul Wardle
Cort Adelers Gade 7 2.th
Aalborg
9000

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rasmus Jacobsen (thesumsman@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 21:09

Kære Transportminister og Transportministerie,

Jeg skriver til jer med dette høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023.

Jeg forstår at man må gøre noget for at imødekomme de øgede trafikale behov i Nordjylland... men kunne man ikke gøre sit arbejde ordentligt, og med en ære og respekt?

Det nuværende udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, tager udgangspunkt i dårligt og mangelfuldt arbejde. Om det er en mangel på kompetencer eller der har været dårlig vilje, er jeres sag at dømme, men enhver der har fulgt processen og, læst og forstået VVM, kan se at arbejdet er gjort dårligt. Man har fikseret på én løsning, når man juridisk er krævet at forholde sig til mere. Man har politisk undladt at udpege naturområder, som burde falde under beskyttelse, selvom man har forpligtet sig til det internationalt. Man forholder sig ikke grundigt til de kendte asbestdepoter, som blev nedgravet i områderne i 1977-1988, og den risiko det medfører for både borgere og natur.

Samtidig har vi set, og ser vi også i udkastet til anlægsloven, at man vil sætte de demokratiske midler ud af spil, så man kan "sikre fremdrift" og komme igennem med det man vil. Det er på ingen måde "ordentligt". Sideløbende har man fra politisk side både oprettet foreninger med formål at fremme denne agenda (Aalborg Alliancen), og sat penge af i kommunalt budget til en statslig opgave - og dermed forsømt yderligere på de offentlige ydelser.

Jeg har mange ord og ting at sige om hele processen, men Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremfører argumenterne mere klart end jeg kan præstere - jeg tilslutter mig det de har skrevet. Jeg indstiller til at man kasserer både lov og VVM, og begynder forfra, og at man endelig, både som politisk beslutning, men også politisk mentalitet, afliver ideen om en motorvej over Egholmen - måske overveje nogle af de andre forslag, som eksperterne, der ikke har fået dikteret modeller, mener burde være mere effektive?

Jeg slutter med at sige at jeg er skuffet over vores politikere - både på statsligt og kommunalt niveau. Det gør mig modløs, at der aldrig virker til at være politikere, der prioriterer, at tingene skal være ordentlige. Jeg håber at det land I efterlader mig, når vi alle er ældre og I er væk, er et jeg kan se mig selv i. Jeg vil gøre mit for at efterlade verden bedre, og mere ordentlig, end jeg fandt den. Jeg håber at I vil gøre det samme, for det er jer der har magten. Lyt til Peter Parker's Onkel Ben - der følger ansvar med magt.

Med venlig hilsen/Best regards,
Rasmus Søgaard Jacobsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Emilie Koch Hansen (emiliekochhansen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:09

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Jeg finder det håbløst, at der er politisk ønske at anlægge en motorvej, hvor så mange forhold taler imod! Især når man tager i betragtning, at motorvejen ikke engang vil løse trængselsproblematikken! Så vil vi spilde ca. 8 mia på et CO2-tungt projekt, der faciliterer udledning af endnu mere CO2, pga. den øgede trafik, som anlæg af motorveje medfører, mens vi står midt i klimakrisen og skal arbejde for at leve op til internationale klimaaftaler og -mål.
...Og så giver motorvejen i Egholmlinjeføringen ikke engang en reel aflastning af de øvrige Limfjordsforbindelser i Aalborg, fordi trafikken stiger lige så meget, som Egholmmotorvejen aflaster.
Så foruden projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt og absolut ikke hjælper på klimaudfordringerne, så løser motorvejen ikke engang det problem, som den er tiltænkt.

Blandt de mange øvrige grunde til hvorfor en motorvej i Egholmlinjeføringen er en dårlig, forældet løsning, der bør forkastes, kan nævnes:
- ifølge Vejdirektoratets egne tal er der kun hhv. 5 og 7 minutters forlænget transporttid igennem Limfjordstunnelen i spidsbelastningstimerne om morgen og eftermiddagen.
- Aalborgs udvikling, transporttunge virksomheder og eksisterende transportkorridor findes i Aalborg Øst (bl.a. nyt supersygehus).
- Det er en politisk uklog beslutning, da Aalborg omsluttes af motorvej, hvorfor byen ikke vil kunne udvides yderligere imod vest.
- 1/3 af Aalborgs drikkevandsreservoir ligger i linjeføringen og påvirkes negativt af anlæggelsen og efterfølgende anvendelse af motorvejen
- asbest i linjeføringen, nedgravet af Aalborg Eternit i 1977-1988. Asbesten vil frigives til både luften og fjordvandet i forbindelse med anlæg af motorvejen.
- der er en række beskyttede dyr og planter i linjeføringen. Der iøvrigt er pligt til at udlægge natura2000 område/fuglebeskyttelsesområde for flere ynglende og rastende dyr i medfør af Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet
- en stor del af Aalborg, som i dag ikke er støjpåvirket, vil blive påvirket af vejstøj i Danmarks mest støjplagede by. Ca. 26.000 indbyggere vil blive støjpåvirket som følge af projektet
- ikke kun Egholm, men store arealer i linjeføringen ødelægges - enten fordi de bliver til motorvej, eller fordi deres rekreative værdi ødelægges af vejstøjen.

For øvrige argumenter og begrundelser henviser jeg til høringssvar fra Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, som jeg hermed tilslutter mig.

Jeg håber inderligt at politikerne vil være lydhøre overfor den store modstand imod dette projekt.

Med venlig og håbefuld hilsen
Emilie Koch Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jørn Manø Krogh (manoe@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar: vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse", december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:06

Høringssvar: vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Til Transportministeriet

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Jeg er imod den 3. Limfjordsforbindelse - motorvej over Egholm og henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsfornbindelse over Egholm opgives. Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg tilslutter mig. Her udover især nedenstående grunde:

Drikkevand

En af bekymringerne er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har gjort en kæmpe indsats for at beskytte. At føre en motorvej gennem området virker derfor menigsløs. Dette begrundes yderligere i, at det af VVM'en vedr. Drastrupområdet fremgår, at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg, at den påtænkte linjeføring er helt og aldeles uacceptabel og en tikkende bombe under vores ellers rene vandforsyning. Det er vandforbrugerne, der kommer til at betale gildet. Forsyningssikkerheden med rent drikkevand direkte fra hanerne skal bevares og sikres af hensyn til vores børn og fremtidens generationer.

Støjforurening

En vestlig limfjordsforbindelse skønnes at ville påføre støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune, hvilket er et stort problem. Det er desuden med et stigende antal borgere, da der løbende bliver bygget i nærheden af den kommende linje – med salg af byggegrunde solgt af Aalborg Kommune. Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med en støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Der bliver larm for mange flere mennesker i Aalborg end før motorvejen i stedet for en større motorvej øst for byen, hvor man så kan lave støjafskærmning. Nu vil stort set alle i Aalborg fremover blive udsat for støj. I disse år tales der meget om, hvor skadelig trafikstøj er, og hvordan det påvirker menneskers liv og sundhed. Da vinden oftest kommer fra vest vil det betyde en stor belastning for indbyggerne, der kommer til at bo i nærheden af motorvejen og endda langt omkring denne.

Venlig hilsen
J. M. Krogh
Vedstedvej 4a
9220 Aalborg Ø.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Paul Wardle (paulwardle@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:05

Til Transportministeren

Jeg synes, at der er alle mulige grunde til at skrotte planen om at vedtage anlægsloven om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Enhver oprigtig og ærlig politiker, som tør at træde væk fra sin partilinje, og som vil bruge lidt tid på at se på de utallige saglige argumenter, som taler imod motorvejen, vil konkludere at denne motorvejsløsning er forældet, forkasteligt og totalt forkert.

Der er naturligvis mange, der er fortaler for en 3. Limfjordsforbindelse. Det argument vil jeg ikke graver dybere i. Men at vælge en løsning, der vil ødelægge både den dejlige ø Egholm sammen med den vestlige side af Aalborg er ikke bare tragisk, det er også direkte dumt og dyrt. Og her vil jeg kort udpensle hvorfor.

Egholmmotorvejen løser ikke trængselsproblemet:
Som mange kloge og uddannede trafikforskere har dokumenteret, vil denne løsning ikke have den ønskede effekt de fleste lokale beboere ønsker. Nemlig mindre ventetid på E45 krydsningen over Limfjorden. Når en mulig Egholm motorvej står klar om 10 år, og vi har sænket utallige, unøvendige milliarder ind i projektet, vil vi ende med en situation, hvor mange vil spørge ”hvad var pointen i dette?”. Godt nok vil de gode folk i Jammerbugt kommune kunne komme hurtigere til IKEA og City Syd, og visse enkelte firmaer i Nordjylland vil kunne få/levere deres varer liiiiiidt hurtigere (tro ikke på de lokale politikeres propaganda her, der er ikke nogen firmaer, der bukker under pga. lidt trafik ved Limfjordstunnelen), men at bruge godt og vel 10 milliarder på det formål, er absolut adsurd. At Aalborg Kommune også må se beskæringer og nedprioteringer pga. deres uhørte bidrag til dette beløb, gør æblet endnu mere surt.

Der er ANDRE ALTERNATIVER som skal kigges på:
Det er ikke for sent at bruge den sunde fornuft. Der er veldokumenteret, saglige alternativer til Egholm løsningen, som er langt bedre for Aalborg, både miljømæssigt og trængselsmæssigt. Og ovenikøbet væsentlig billigere! Det er jeres pligt som politikere, at se på alle sider af sagen, og ikke bare tro blindt på en håndful lokale politikere, som bilde jer ind, at at Egholmmotorvejen er valgt fordi ’der ikke findes alternativer’ og ’at den er samfundsnødvendigt’. Det er det rene propaganda, lige fra ’Aalborg Alliance bogen’.
Da Egholmmotorvejen blev valgt som løsningen, i et lukket møde blandt lokale politikere for 10 år siden, var de to andre alternativer ikke seriøse. De var enten for storslået eller slet ikke passende. Man kan kalde det for aftalt politiske spil. Men det var lige meget for dem, fordi de få beboere, der vil råbe op om sagen, vil ikke kunne høres alligevel... tænkte de. De havde dog ikke regnet med, at vi vil være så mange, der er imod projektet og deres måde at tromle over enhver form for modstand. Flere meningsmålinger i Aalborg viser, at vi vil ikke have en motorvej over Egholm! Derfor stikker vores lokale magtfolk nu fingre i ørene, og fortsætter, som om en Egholmmotorvej med alle sine katastrofale konsekvenser er den bedste beslutning de nogensinde har taget, uden at tage stilling til de mange beboere, der konstant stiller væsentlige- og kritiske spørgsmål til projektet. Deres holdning er ’nu er linjeføringen ’besluttet’, og lige meget hvor tåbeligt denne løsning er blevet med tiden, er der ikke én eneste af dem, der tør at sige deres parti imod. Nu er der gået mange år, hvor verden har ændret sig meget, grønne løsninger er vigtige og vi er blevet klogere på mange ting angående transport infrastruktur. Men Egholmmotorvej projektet sidder stadigvæk på bordet, som en mindesten for vores fortidssynder.

Asbest og Støj:
Der findes altså asbest i linjeføringen. Masse af det. Jeg bakker op om tænketanken GeoHavs sedimentprøvetagning i fjorden fra den 18. juni 2023 og de undersøgelse de har udført i de historiske databaser. Der er deponeret tonsvis af asbestholdige eternitplader fra Aalborgs eternitindustri i og omkring linjeføringen. Det er et faktum! Der findes dagligt eternit stumper, som er skyllet op på kysten både ved den sydlige Egholm og Mølholm/Nørholm på Aalborg siden. De sedimentprøvetagninger, foretaget på af SWECO for MKV rapporten er bestemt ikke fyldestgørende, og giver indtryk af, at der slet ikke findes asbest i

linjeføringen. Jeg siger her og nu, at hvis der sænkes et tunnelrør under en fjordbund, der indeholder den mængde asbest, som er dokumenteret af Aalborg Kommunes egne rekorder, på trods af de mange røde advarslessignaler den lokale befolkning har vist, vil det være, blandt andet, dig som Transport Minister, der skal stå til ansvar for de efterfølgende problemer.
Asbest er farlige for lungerne. Støj er farlig for vores psyke. Aalborg er allerede Danmarks mest støjplagede by. Men det faktum blæser vores beslutningtager bare på. I stedet for at gøre noget ved støjen og samtidig hjælpe vores mentale sundhed, vil dette projekt simpelthen omringe vores by i et motorvejsstøjhelvede!
VÆKST! VÆKST! VÆKST! Lige meget hvad det koster. Er det sådan vi, som et land, vil fører os frem? Vækst er åbenbart mere værd end den enkeltes sundhed. Og da MKV rapporten beregner eventuelle støjniveauer, som noget under hvad de faktisk vil ende med at være, føler vi, altså dem som kommer til at bo i nærheden af en eventuelle motorvej, bare som ubetydelige tilskuere i denne proces. En MKV skulle belyse de faktiske konsekvenser af dette projekt, og ikke skjule dem for at nedspille motorvejens effekter.
Ikke nok med at omringe byen med to motorveje, vil I også ødelægge vores lille perle, Egholm, med i processen. Er I klare over, at Egholm vandt 'Stilhedsprisen' i 2019? Det gør den næppe igen, hvis jeres drøm går i opfyldelse.

Miljøkatastrofe:
Egholm har udover sin stilhed og sin smukke natur, en del bilag 4 arter og en masse fugleliv. Dem kan I ikke bare 'flytte' eller 'skramme væk'. De bor der. Det er deres hjem, som de specifikt har valgt. Hvis der nogensinde kommer en 4-sporet motorvej, på 10 meters højde, som vil komme til at skære øen over i to, med alt det en motorvej bringer med sig, vil Egholm som et unikt hjem til, blandt andet, beskyttet dyr som oddere, flagermus, frøer og gæs hører til fortiden. Ikke for at nævne andre beboere og gæster som rovfugle, isfugle, sanglærke, fuglekonge, viber, ræve og rådyr, vil disse dyr opleve en kæmpe ødelæggelse af deres habitat, som indtil videre er uforstyret af trafik og mennesker. De kan ikke være bekendt, at vores politikere bare kan trække på skulderne og sige, at det er løsningen på, at der er nogen, der sidder i en trafikkø midt i myldretiden, eller at det er prisen vi skal betale for at have vækst i Jammerbugt Kommune. Egholm er for os et lille paradise, kun et stenkast fra Aalborg midtby. Vi burde være stolt af, at have denne fantaskiske ø i vores kommune, så tæt på byens larm og kaos, men så alligevel langt væk. Vi burde udnytte den til fordel for både naturen, beboerne og, eventuelt, turister, med diverse naturprægede aktiviteter og programmer. I stedet for det, vil vores demokratiske valgt politikere, gå bagom flertallet, og udnytte øen til fordel for erhverslivet og dem, der slet ikke interessere sig for miljøet. Det er så forkasteligt.
Det gode nyhed er, at Egholms bilag 4 arter er beskyttet af EUs habitatsdirektiver. Danmark har en underskrevet pligt til at beskytte deres levesteder. De kan- og må ikke bare flyttes eller forstyrres. Når MKV rapporten ser stort på disse arter, med det argument, at der findes ikke 'gangbare alternativer' til Egholmmotorvejen, og at motorvejen er 'samfundsnødvendigt', er det en direkte løgn, brugt af Vejdirektoratet til at danse rundt om den lovgivning Danmark selv er skrevet op til.
Ikke nok med Egholm, vil en eventuelle motorvej ved den vestlig side af Aalborg true vores drikkevand, ved at være placeret overordenlig tæt på vores store drikkevandsmagasiner ved Drastrup og Lindholm. Både ved anlægs- og driftsfasen vil drikkevandet for de fleste i Aalborg være i fare for forurening. MKV rapporten ser også stort på vores bekymringer omkring dette, og lade som om, at problemstillingen ikke eksisterer.

Mangel på respekt overfor de regler og love der er – hvor er den demokratiske proces?
Danmark, det er da et demokratisk land, er det ikke? Det ville jeg for få år tilbage have svaret ja til. Men der er desværre blevet en tendens, hvor det ikke virker sådan. I stedet er oplevelsen, at politikerne bare siger et (når der skal høstes stemmer), men gør noget andet (når de er blevet valgt ind - hvad enten det er kommunalt, regionalt eller til folketinget).
At både den lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse og den supplerende miljøkonsekvensrapport er sendt i høring på én gang, med en meget kort frist (fra den 7. december 2023 til den 11. januar 2024), altså hen over jul og nytår, det er da en helt uacceptabel demokratisk proces.
At man i miljøkonsekvensrapporten desuden beder om fravigelse af EU regulerede habitatregler, ifm. odder på Egholm, med den begrundelse "at forbindelsen er samfundsmæssigt nødvendigt, og der ikke findes alternativer", det er ikke i orden, for der er alternativer. Men igen og igen får vi borgere af vide "det er besluttet". Og det kan godt være, at det er med i Infrastrukturplanen, men så længe der ikke er en anlægslov, så er der jo faktisk ikke noget, "der er besluttet"!
Det er heller ikke i orden, at anlægsloven:

• vil fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes (også for miljøstyrelsens adgang).

• stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

• fjerner muligheden for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet.

Konsekvensen - ubetydeligt, begrænset, moderat eller væsentlig?

I rapporten står der, hvordan noget er "vurderet" ud fra de 4 ord. Jeg synes, det er bekymrende, at denne rapport baseres på vurderinger. Det lader ikke til, at der er noget, der er "med sikkerhed".

• Væsentlig optræder 253 gange i rapporten.
• Moderat optræder 195 gange i rapporten.
• Begrænset optræder 293 gange i rapporten.
• Ubetydelig optræder 119 gange i rapporten.

Mangel på politikere, der rent faktisk vil kæmpe for natur, klima og miljø – og ikke bare siger, at de vil?

Hvis du har valgt at læse hele mit brev, håber jeg, du forstår den bekymring og frustration, jeg sidder med. Specielt siden "klimavalget", da har den ene efter den anden politiker udtalt, hvordan de vil gøre noget for naturen, miljøet, klimaet, børnene, de ældre osv. osv. Men som borger ser det ud til, at det der tæller mest, det er vælgerstemmer, ministerposter og -biler – og så pyt med, hvordan vores miljø, klima eller natur har det. Og det tager ikke nogen Sherlock Holmes for at finde ud af, at det hele står ret skidt til!

DERFOR gør nu det rigtige, få undersøgt de alternativer, der rent faktisk er til en motorvej over Egholm, og vær stolt over, at du er en politiker, der tør gå mod (parti)strømmen – men være ærlig og tro mod dit (valg)ord!

Jeg håber mit brev har givet stof til eftertanker, og at det får dig til at ændre din mening.

Heroppe i Aalborg er vi mange, der ser hjælpeløst på, mens der tages katastrofale beslutninger på vores - og miljøets vegne.

Vi krydser fingre for, at der er nogen der lytter på Christiansborg.

Mvh

Paul Wardle
Cort Adelers Gade 7 2.th
Aalborg
9000

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rasmus Jacobsen (thesumsman@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 21:04

Kære Transportminister og Transportministerie,

Jeg skriver til jer med dette høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023.

Jeg forstår at man må gøre noget for at imødekomme de øgede trafikale behov i Nordjylland... men kunne man ikke gøre sit arbejde ordentligt, og med en ære og respekt?

Det nuværende udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, tager udgangspunkt i dårligt og mangelfuldt arbejde. Om det er en mangel på kompetencer eller der har været dårlig vilje, er jeres sag at dømme, men enhver der har fulgt processen og, læst og forstået VVM, kan se at arbejdet er gjort dårligt. Man har fikseret på én løsning, når man juridisk er krævet at forholde sig til mere. Man har politisk undladt at udpege naturområder, som burde falde under beskyttelse, selvom man har forpligtet sig til det internationalt. Man forholder sig ikke grundigt til de kendte asbestdepoter, som blev nedgravet i områderne i 1977-1988, og den risiko det medfører for både borgere og natur.

Samtidig har vi set, og ser vi også i udkastet til anlægsloven, at man vil sætte de demokratiske midler ud af spil, så man kan "sikre fremdrift" og komme igennem med det man vil. Det er på ingen måde "ordentligt". Sideløbende har man fra politisk side både oprettet foreninger med formål at fremme denne agenda (Aalborg Alliancen), og sat penge af i kommunalt budget til en statslig opgave - og dermed forsømt yderligere på de offentlige ydelser.

Jeg har mange ord og ting at sige om hele processen, men Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremfører argumenterne mere klart end jeg kan præstere - jeg tilslutter mig det de har skrevet. Jeg indstiller til at man kasserer både lov og VVM, og begynder forfra, og at man endelig, både som politisk beslutning, men også politisk mentalitet, afliver ideen om en motorvej over Egholmen - måske overveje nogle af de andre forslag, som eksperterne, der ikke har fået dikteret modeller, mener burde være mere effektive?

Jeg slutter med at sige at jeg er skuffet over vores politikere - både på statsligt og kommunalt niveau. Det gør mig modløs, at der aldrig virker til at være politikere, der prioriterer, at tingene skal være ordentlige. Jeg håber at det land I efterlader mig, når vi alle er ældre og I er væk, er et jeg kan se mig selv i. Jeg vil gøre mit for at efterlade verden bedre, og mere ordentlig, end jeg fandt den. Jeg håber at I vil gøre det samme, for det er jer der har magten. Lyt til Peter Parker's Onkel Ben - der følger ansvar med magt.

Med venlig hilsen/Best regards,
Rasmus Søgaard Jacobsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Risborg Madsen (annerisborgmadsen@gmail.com)
Titel: indsigelse mod en motorvej over Egholm
Sendt: 10-01-2024 21:03

Kære transportminister, kære Thomas Danielsen.

Jeg vil hermed gerne gøre indsigelse mod, at man påtænker at bygge en motorvej i den vestlige del af Aalborg, hen over Egholm og videre ind over det rekreative område "Verdens Ende" i Nørre Sundby.

For det første viser beregninger, at når denne motorvej er færdigbygget, løser den alligevel ikke det trafikale behov, der vil være til den tid. Et tunnelrør mere i Aalborg Øst ville både være en bedre og en billigere løsning.

Mange mennesker i Aalborg vil desuden blive plaget af trafikstøj fra den nye motorvej - en vigtig ting at have i mente, når man tænker trivsel og risiko for stress, kræft osv. som forskningen har vist, at trafikstøj øger risikoen for.

Men disse problemer er ikke gjort hermed. Sårbar natur bliver ødelagt og truede dyrearter vil forsvinde med et sådant byggeprojekt. Desuden risikerer vi at miste et vigtigt drikkevands udvindingsområde tæt på Aalborg, i Drastrup. Grundvandet i Danmark er i forvejen forurenet, så jeg mener ikke vi har råd til at gamble yderligere med vores drikkevand.

Nogle af aalborgensernes fineste rekreative områder bliver ødelagte for altid med projektet. Hvor skal folk gå tur i fred og ro og nyde fuglesang og frisk luft, når broen står færdigbygget? Vi ved at stress forebygges og lindres bedst med motion i naturen, som grundlæggende er den bedste og billigste medicin, når mennesker er overbelastede.

At man overhovedet kan tænke på at forsøge at løse et trafikalt problem, hvor det tydeligt er bevist, at der findes andre løsninger end en Egholmforbindelse, for en pris der er langt større, end den vi som skatteborgere kommer til at betale i kroner og ører: nemlig ved at vi også kommer til at betale med natur, trivsel og helbred, er mig fuldstændig ubegribeligt.

Aalborg bliver med projektet ikke længere en attraktiv by at bo i. Hverken for dyr eller mennesker. Har vi virkelig en regering, der tænker i bæredygtighed, når den insisterer på at gennemføre et så uintelligent projekt?

Jeg håber at politikerne besinder sig og vælger at gå efter det fælles bedste frem for at forsøge at få en fjer i hatten.

De bedste hilsner
Anne Risborg Madsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jørn Manø Krogh (manoe@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023
Sendt: 10-01-2024 20:59

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Til Vejdirektoratet.

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Jeg er imod den 3. Limfjordsforbindelse - motorvej over Egholm. Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg tilslutter mig. Her udover især nedenstående grunde:

Drikkevand

En af bekymringerne er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har gjort en kæmpe indsats for at beskytte. At føre en motorvej gennem området virker derfor menigsløs. Dette begrundes yderligere i, at det af VVM'en vedr. Drastrupområdet fremgår, at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg, at den påtænkte linjeføring er helt og aldeles uacceptabel og en tikkende bombe under vores ellers rene vandforsyning. Det er vandforbrugerne, der kommer til at betale gildet. Forsyningssikkerheden med rent drikkevand direkte fra hanerne skal bevares og sikres af hensyn til vores børn og fremtidens generationer.

Støjforurening

En vestlig limfjordsforbindelse skønnes at ville påføre støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune, hvilket er et stort problem. Det er desuden med et stigende antal borgere, da der løbende bliver bygget i nærheden af den kommende linje – med salg af byggegrunde solgt af Aalborg Kommune. Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med en støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Der bliver larm for mange flere mennesker i Aalborg end før motorvejen i stedet for en større motorvej øst for byen, hvor man så kan lave støjafskærmning. Nu vil stort set alle i Aalborg fremover blive udsat for støj. I disse år tales der meget om, hvor skadelig trafikstøj er, og hvordan det påvirker menneskers liv og sundhed. Da vinden oftest kommer fra vest vil det betyde en stor belastning for indbyggerne, der kommer til at bo i nærheden af motorvejen og endda langt omkring denne.

Venlig hilsen

J. M. Krogh
Vedstedvej 4a
9220 Aalborg Ø.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Christensen (annahedemann02@gmail.com)
Titel: Høringssvar ang. Den 3.Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 20:57

Hej

Jeg skriver til jer som et høringssvar ang. Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Mine bekymringer kan opdeles i følgende områder:

1. Forbindelsen er ikke rentabel.
2. Forbindelsen vil give alt for megen sundhedsskadelig støj langs linjeføringen.
3. Forbindelsen løser ikke de trafikmæssige udfordringer med fjordkrydsningen på længere (læs 8-10 år) sigt.
4. Det vil gå ud over dyrelivet i området. Her tænker jeg på områdets flagermus, knortegæs, oddere og strandtusser, hvoraf flere er underlagt Natura2000 habitatsdirektivet.
5. Når man graver ud til tilkørelsesvejen ind mod Annebergvej vil man støde på store mængder asbest der ligger som deponi i området. Os der bor i området kan ved selvsyn se disse materialer der flyder i området (ser asbest i brinken ved fjorden, å-løb samt søerne). Jeg er nervøs for, at området bliver fyldt med asbestfibre når der graves i jorden som derefter føres ind over byen hvor vi bor.

Jeg håber regeringen vil finde en mere skånsom forbindelse i området, da der er behov for en udbygning af motorvejsnettet til den fjordkrydsende trafik.

VH Anna Christensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Didde Jensen (diffefurbo@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmsmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:56

Hvorfor skal en 3. Limfjordsforbindelse gå igennem et naturområde som ligger bynært og bruges rekreativ. Det vil ødelægge området. Roen som man får ved at være i området vil forsvinde, når støjen fra en 3. forbindelse over Egholm bygges.
Det vil være områder som Lindholm strandpark, Verdens ende, Sofiendal Enge, vestre fjordpark, hasseris Skov, østerådalen og flere andre område, det vil gå udover.
Så nej tak til en forbindelse over Egholm.

Hvorfor skal byområder som Dall, Dall Villaby, Drastrup, vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby, som ikke har en særlig stor støjforurening, nu til at udsættes for en kæmpe støjforurening, pga en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, (der er mest vestenvind i Danmark, så ALT trafikstøj vil blæse ind over de bydele der er mindst generet af støj i en by (Aalborg), som det Europæiske Miljøagentur har udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.
Når vi ved at støj påvirker vores helbred, hvorfor skal flere tusinde udsættes for mere af det, og i grænser som over stiger de dB som WHO anbefaler.
Hvorfor vælger man ikke at nedbringe den støj der allerede er på den nuværende forbindelse så de beboere der er i området op til E45 får mindre støj, i stedet for, at endnu flere bydele skal ødelægges af støjforurening med dertilhørende helbredsproblemer.
Så nej tak til en forbindelse over Egholm.

Hvorfor skal en 3. Forbindelse gå igennem områder, hvor der er truede og fredede dyrearter der lever. Det er ikke etisk, og vel også ulovligt.
En forbindelse med linjeføring over Egholm vil påvirke naturen i områder, hvor den lysbugede knortegås finder føde, den er fredet og omfattet af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Den er også meget følsom i forhold til støj, hvilket man desværre roligt kan sige vil blive øget væsentligt. Er det lovligt at fjerne det ,som er med til at arten overlever (ålegræs) og så være så naiv at tro, at gåsen så bare flyttet længere vestpå.
Odderen (bilag IV-art) hvor man vil tage alternativ midler i brug for at få den til at forsvinde, lyde om natten, hundeluftning og hundelorte, så dyret bliver skræmt. Er det lovligt at man forsætligt går ind og påvirker en art, som er EU fredet, negativt, fordi den er i vejen for anlægsbyggeriet af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm? Ser det som dyrplageri.

Jeg er imod at en 3. Forbindelse skal gå vest om Aalborg og over Egholm. En af grundene er at linjeføringen går gennem drikkevandsområder - indvingsområdet i Drastrup, det er et område som levere 1/3 af drikkevandet i Aalborg, og som man i mange år har gjort en stor indsats for at beskytte.
I VVM undersøgelsen skrives der at "det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Det vil kunne have katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg, hvis en tankvogn eller kemikalietransport vælter.

Dette er ikke acceptabelt, så nej tak.

Der er andre alternativer til en 3. Forbindelse som ikke vil give de samme gener som fx citytunnel eller østforbindelse, hvorfor ikke vælge en af dem?

Mvh
Didde og Tora
Skrænten 15
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lasse Nyholm Jensen (lanyje@gmail.com)
Titel: Høringssvar, Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:39

Til rette vedkommende

Det er med lige dele skuffelse og manglende forbløffelse, at se at Danmark endnu en gang vil ødelægge et stykke natur for at videreføre stresssamfundets tempoforøgelse med endnu en tresporet motorsvejskø.

Skidt med bilag-IV-arter, skidt med naturværdier, skidt med habitatdirektivet - privatbilismen har bevist, at den er den med længder mest forurenende transportform vi har, og derfor skal den prioriteres højere end alt andet. Ellers kan vi slet ikke blive ved med at ødelægge naturen og atmosfæren med det forrygende tempo vi har gang i pt. Kom nu lige. Der er snart ikke nogle naturarealer tilbage i Danmark, så måske skulle vi begynde at passe på dem vi har.

Det er for visionsløst at blive ved med at minimere landets i forvejen minimale naturarealer med endnu et motorvejsprojekt. Der er andre måder at flytte folk fra A til B, end fantasiløs privatbilisme. Det skal bare prioriteres - så brug ressourcerne på det, fremfor endnu et naturødelæggende vejprojekt.

Med frustreret hilsen
Lasse Nyholm Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Liebmann Pedersen (mlibmann@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:32

Jeg ønsker at udtrykke min stærke modstand mod den foreslåede vestlige Limfjordsforbindelse over øen Egholm i forbindelse med 3. Limfjordsforbindelse. Selvom jeg ikke er imod en generel udbygning af Limfjordsforbindelsen, har jeg alvorlige bekymringer vedrørende den planlagte vestlige rute. Her er mine primære indvendinger: Bedre og billigere alternativer: Der eksisterer mere omkostningseffektive alternativer, såsom udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, samt Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Disse muligheder er ikke tilstrækkeligt udforsket, og jeg anmoder om en mere grundig undersøgelse af disse alternativer. Beskyttelse af truede dyrearter og natur: Den vestlige linjeføring truer en række truede dyrearter, herunder lysbugede knortegås, oddere, strandtudser, spidssnudede frøer, flagermus og den sjældne mosehornugle. At ophæve fredningen og give dispensation for disse stærkt beskyttede dyr underminerer retssikkerheden og demokratiet og strider imod EU's fuglehabitatsdirektiv og national naturbeskyttelseslovgivning. Støjgener og sundhedsmæssige påvirkninger: Den planlagte motorvej vil medføre betydelige støjgener, især nær bebyggelser, skoler og børnehaver. Det er utilfredsstillende, at vejen vil passere tæt på disse områder, og at støjafskærmning kun er planlagt delvist. Desuden er sundhedsmæssige konsekvenser af motorvejsstøj veldokumenterede og bør tages alvorligt. Miljømæssige risici og asbestproblematik: Rapporterede målinger om fraværet af asbest virker tvivlsomme og uoverensstemmende med lokale observationer og dokumentation. Manglende håndhævelse af krav om etablering af bundmembran og afspærring ud mod vandet er bekymrende og risikerer at forurene fjorden med farlige stoffer. Utilstrækkelig trafikafvikling og økonomisk uigennemtænkt: Den påståede aflastning af E45 er beskeden, og det er tvivlsomt, om projektet er rentabelt. Manglende direkte forbindelser og en kompleks rute kan føre til trafikale udfordringer og øget belastning på eksisterende trafikområder. Påvirkning af rekreative områder og naturværdier: Projektet vil markant påvirke det unikke fjordmiljø i Aalborg Vestby, herunder vandsportsklubber og rekreative områder. Bevaring af naturens værdier bør prioriteres højere i planlægningen. Drikkevandsbeskyttelse: Linjeføringen over vigtige drikkevandsreservoirer udgør en potentiel trussel mod rent drikkevand. Risiciene ved olieudslip, benzinforgiftning og påvirkning fra anlægsfasen bør håndteres mere effektivt. Mangel på hensyn til klima og grøn omstilling: CO2-udledningen og miljøpåvirkningen, både under anlægsfasen og efter færdiggørelsen, er uacceptabelt høj. En investering i en sådan motorvej er i strid med målene om grøn omstilling og bør revurderes. Jeg opfordrer ministeriet til at tage disse bekymringer alvorligt og revurdere den foreslåede vestlige Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen / Best regards
Martin Liebmann
Graphic Designer / Photographer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hans Kristiansen (hansoginger@gmail.com)
Titel: protst mod motorvej
Sendt: 10-01-2024 20:31

Til Trafikministeren/ Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Af følgende grunde:

Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelig støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Aalborg har i forvejen Danmarksrekord i støjforurening fra motorvejen øst for byen og hvis byen får endnu en nord-syd gående, firesporet motorvej vest om byen vil trafikstøjen blive både uudholdelig og skadevoldende i store dele af byen, uanset vindretning!

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret anslået 550.000 tons asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik på sydsiden af fjorden, såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende.

Aalborg har allerede Danmarksrekord i asbestrelaterede sygdomme, mere end 40 år efter Eternitfabrikken blev lukket

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevandet. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og kemikalier i forbindelse anlæg og uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet. Aalborg har allerede en Danmarksrekord i forhøjet indhold af kræftfremkaldende nitrat i drikkevandet!

Forslaget indeholder en grundlæggende fejl i konstruktionen

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser.

Ved nærmere analyse af tallene i trafikministeriets statistik og fremskrivning kan man udlede,

at kun 25 % af den

fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 % er lokaltrafik.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister på vej til og fra mod Aalborg vælge den

motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet.

Udbygningen af Aalborg sker i Øst med nyt sygehus og udbygningen af Aalborg Havn, derfor vil en forbindelse i vest ikke aflaste de nuværende forbindelser nok og en udbygning af øst forbindelsen vil være nødvendig i løbet af få år.

Venlig hilsen

Hans Kristiansen

Dannebrogsgade 35 A, st.tv.
8000 Århus C

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mikkel Berg Thøgersen (mikkeltheogersen@msn.com)
Titel: Egholmsforbindelsen
Sendt: 10-01-2024 20:29

Hej,

Jeg skriver til jer for at udtrykke min modstand imod egholmsforbindelsen, af følgende grunde:

1. Klima og miljø - der er ikke behov for yderligere belastning, som en ny forbindelse nødvendigvis vil generere
2. Fordrivelse af fredede arter i Natura 2000 området - det er helt absurd at naturen skal vige, når området er blevet fredet, netop pga. man vil bevare naturen.
3. Støj - I denne by, hvor der i forvejen er meget støjforurening, vil det være det sidste søm i kisten hvis egholmsforbindelsen bliver en realitet. Hasseris er et af de sidste områder der har været relativt forskånet for slem trafikstøj, det ville ødelægge hele området med en motorvej midt igennem. (Jeg bor ikke i Hasseris, men nyder at gå tur der)
4. Der er bedre alternativer - udvidelse af Limfjordstunnelen med et ekstra rør er oplagt.
5. Asbest deponi - det er kendt, at der ligger et asbest deponi i området, hvilket ikke er indregnet i budgettet. Det kunne hurtigt blive "det nye supersygehus", med budgetter der fordobles.

Det var vist de vigtigste argumenter. Selvom jeg nok kan komme på flere. Er der nogle gode argumenter for at lave forbindelsen, i det hele taget? 🤔

Mvh.
Mikkel Berg Thøgersen,
PhD, MSc og bekymret borger

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Merete Hejlskov Olsen (meretehejlskovolsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar over anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:18
Bilag: Høringssvar_limfjordsforbindelsen - Brud på EU-retten.pdf;

Hermed fremsendes et høringssvar til anlægsloven, mrk.
https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/68227

Høringssvaret rummer en række bekymringspunkter for grundlaget for anlægsloven, der potentielt kan lede til en politisk vedtagelse i Folketinget der baserer sig på indtil flere retsvildfarelser.

VH Merete Olsen

Høringssvar
Den Tredje Limfjordsforbindelse
Anlægslov og Supplerende miljøkonsekvensvurdering

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

Att.

Vejdirektoratet og Transportministeriet (Folketinget)

HØRINGSSVAR

I det følgende er nedenstående elementer beskrevet og bekymringen over en mulig vedtagelse af en anlægslov i modstrid med EU-retten, for hvilken der af offentligheden vil kunne anlægges en sag om brud på EU-direktiverne ved domstolene, er uddybet.

- Fravigelse Odder
- Supplerende miljøkonsekvensvurdering
- Påvirkning af vandforekomster
- Påvirkning af Natura2000

Fravigelse – Odder

1. Det følger af EU dommen C-463/20 Namur-est at fravigelser fra habitatbeskyttelsen skal foreligge før et projekt sendes i høring. Det dokument der hedder Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d er ikke en fravigelse, men et muligt grundlag for at kunne meddele en fravigelse fra artikel 12, litra d som omfatter levestedbeskyttelsen og retten til at beskadige eller ødelægge yngle eller rasteområdet. Dette er en klar mangel og det bør sikres at tilladelsen til at fravige bestemmelserne er meddel inden der på ny skal gennemføres en høring.

2. Da bortskræmningen af odder i særdeleshed må anses som en forsætlig forstyrrelse jf. artikel 12, litra b – så vil der også skulle meddeles tilladelse til denne aktivitet. Beskyttelsen er i dansk lovgivning implementeret i Naturbeskyttelseslovens §29a og det er Miljøstyrelsen der skal meddele tilladelse til at fravige beskyttelsen. Ifølge litra d er der forbud mod forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer. Denne beskyttelse er således ikke kun begrænset til at gælde i de perioder hvor odderen yngler eller vinterraster, men der er en udvidet pligt til at undgå forstyrrelse i disse perioder, der skal således meddeles tilladelse til at foretage en forsætlig forstyrrelse ved bortskræmning med hunde og dyrelyde uanset tidspunktet for bortskræmningen. Denne fravigelse skal også foreligge inden den offentlige høring. Det er således ikke korrekt når det i afsnit 2.3 antages at der ikke sker forsætlig forstyrrelse, da bortskræmning med hunde og lyde i særdeleshed må antages at være en forsætlig forstyrrelse. Da det fremgår af side 36 at det er 80 % der får deres unger i juni-november, så vil der yderligere være en risiko for at forstyrre de resterende 20% i perioden hvor de yngler ligesom forstyrrelsen der kan foretages, indtil udgangen af maj med stor risiko kan støde helt op til den periode hvor ungerne skal fødes i potentielt begyndelsen af juni.

3. Det fremgår af 2.3 at ” Såfremt det bliver nødvendigt med indfangning af individer f.eks. i forbindelse med flytning til nye levesteder, vil Miljøstyrelsen blive ansøgt om dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen. Som nævnt ovenfor så vil der skulle være redegjort for

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

denne forstyrrelse på afgørelsestidspunktet så offentligheden har tilstrækkelig mulighed for at se den samlede påvirkning på miljøet. Såfremt dette skal være nødvendigt, skal de fornødne tilladelser til at fravige artikel 12 litra, 1a, være meddelt inden den offentlige høring og inden projektet tillades.

4. Der skal være sikkerhed for at afværgeforanstaltningerne virker, idet der ikke er den tilstrækkelige sikkerhed for at brugen af hunde og lyde reelt har den effekt der ønskes, medfører det at usikkerheden ved effekten af bortskræmningen også skal indgå i fravigelsesbehandlingen ligesom risikoen for individdrab ved den mangelfulde bortskræmning burde have være behandlet ved en fravigelse.

5. Det fremgår af side 34 at: ” Inden forlægning af Østerå skal den del af vandløbet, der påvirkes undersøges grundigt for odderhuler. Området forstyrres jævnligt inden gravearbejderne igangsættes for at sikre, at der ikke er oddere i området, hvor der sker anlægsarbejde. Dette gøres jf. principperne i afsnit 5.3.4.” og ” Brinkerne langs Østerå, som omlægges i den sydlige del af undersøgelseskorridoren, kan potentielt rumme odderhuler, og der indgår derfor afværgeforanstaltninger med eftersøgning af odderhuler og forstyrrelser, efter metoden, der er beskrevet i afsnittet om afværgeforanstaltninger ” Her fremgår det for det første tydeligt at der ikke er lavet tilstrækkeligt med undersøgelse inden miljøvurderingen er foretaget idet der står at strækningen først undersøges for odderhuler i forbindelse med at gravearbejderne iværksættes. Hvis der skal graves i odderhuler, vil dette kræve en forudgående fravigelse der skal foreligge inden den offentlige høring og inden der bliver givet tilladelse til projektet/anlægsloven vedtages. Det fremgår også at området skal forstyrres jævnligt inden gravearbejderne – hvilket helt åbenlyst er en forsætlig forstyrrelse der heller ikke er tilladt– der er derudover ikke nærmere angivet hvilken periode denne forstyrrelse skal foretages i. Det er således udskudt til efter vedtagelsen af projektet at vurdere hvorvidt der er tale om et yngle- eller rasteområde hvilket ikke er i overensstemmelse med hverken habitatdirektivet eller VVM-direktivet. Det er således ikke korrekt at ” Det vurderes på den baggrund, at odderens yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges ved projektet, og at den økologiske funktionalitet bibeholdes.” alene fordi der ikke er foretaget de nødvendige undersøgelser og fordi der ikke er angivet nærmere omkring den periode hvor forstyrrelsen eller ødelæggelsen foretages.

6. Der fremgår at der skal etableres nye grøfter og vandhuller for at sikre den økologiske funktionalitet på Egholm. I henhold til bl.a. afgørelsen fra Baltic Pipe (19/06809 MFKN) så skal der være kendskab til omfanget og placeringen af disse tiltag på det tidspunkt hvor et projekt tillades og disse vil også skulle fremgå af materialet forud for den offentlige høring så der er vished for at A: den økologiske funktionalitet opretholdes i MINDST samme omfang og B: det skal være muligt at forholde sig til hvorledes etableringen af disse kompenserende foranstaltninger påvirker miljøet idet der også er elementer der kan påvirke de eksisterende forhold. Det er således ikke tilstrækkeligt med en skitse og formuleringer som ” Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge.” er for løse til at der er tilstrækkeligt med viden om hvad der rent faktisk skal ske på arealerne

7. For Lindholm Å er der de samme mangler som anført for Østerå

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

8. Den kumulative vurdering for påvirkning på Odder skal ikke kun foretages for tilsvarende projekter men for andre påvirkninger generelt der kan påvirke odderen i samme område. Det er således fejlagtigt når det angives at der ikke er andre kumulative påvirkninger idet grundlaget for vurderingen er utilstrækkeligt.

Supplerende Miljøkonsekvensrapport (MKR)

1. Det fremgår af holstebroafgørelsen fra MFKN (21/10121) at data der er over 5 år gamle ikke nødvendigvis er retvisende i forhold til at kunne vurdere en påvirkning og der bemærkes i afgørelsen at kommunen også skal forholde sig til alderen på deres §3 besigtigelser. Det fremgår af 4.1.1 at der ikke er udført supplerende besigtigelser for de områder der er besigtiget i 2016. Alderen alene tilsiger at der ikke er et tilstrækkeligt oplyst grundlag til at kunne foretage en vurdering idet en 7-8 års tidsramme langt overstiger den periode hvor naturen vil kunne udvikle sig. Specielt enge og moser samt heder vil kunne udvikle sig markant indenfor 7-8 år.

2. Det er ikke korrekt at driftsfasen ikke vil kunne påvirke naturområder idet NOx gasser er medvirkende til at øge kvælstofpåvirkningen af naturen – både de beskyttede naturtyper og habitatnaturtyperne. Det er således en klar mangel at der ikke er lavet tilstrækkelige vurderinger for påvirkningen i driftsfasen. Særligt for overdrevene (herunder de sure overdrev på udpegningsgrundlaget) er dette problematisk.
3. Både vand og damflagermus kan fouragere på Limfjorden, det er således utilstrækkeligt når påvirkningen på fourageringsområdet Limfjorden ikke vurderes og de ledelinjer som afbrydes der gør at flagermusene flyver fra deres indlandslokaliteter til Limfjorden – herunder specielt for damflagermus der kan flyve over længere distancer.

4. Bilag IV beskyttelsen gælder ikke kun for "væsentlige habitater for flagermus", så det er decideret fejlagtigt når det antages at der ikke er en påvirkning fordi der ikke forekommer større skove. De fleste af arterne trives ganske fint i mindre skovpartier eller ældre levende hegn og deres yngle- eller rasteområde er beskyttede uanset størrelse og placering – se bl.a. EU-dom Skydda Skogan (C-473/19 og C-474/19) hvor det fremgår at selv rasteområder for enkelte individer er omfattet af beskyttelsen mod beskadigelse eller ødelæggelse. Selve forudsætningen for vurderingen er derfor helt og aldeles forkert. Det skal af MKR fremgå om der skal fældes flagermusegnede træer og hvis der skal det, så skal disse undersøges individuelt og der skal foretages kompenserende foranstaltninger for disse. Det er ikke muligt på baggrund af det foreliggende materiale at vurdere om der er en risiko for påvirkning af yngle og rasteområder for flagermus. At et område ikke har stor betydning for flagermus, gør ikke at det ikke kan være beskyttet. Selve forudsætningen for vurderingen ses derfor at være mangelfuld. Der er kendskab til op til flere flagermusegnede træer inden for anlægskorridoren, hvorfor dette er ufuldstændigt belyst. Det fremgår af side 76 i den supplerende MKR at " Ved detailprojektering af projektet skal alle træer, der planlægges fældet, besigtiges for at undersøge, om der er mulige raste- eller ynglekolonier af flagermus. I forbindelse med detailprojekteringen skal det samtidig sikres, at bygninger, der skal nedrives, ikke indeholder yngle- eller rastekolonier af flagermus. Det kan f.eks. ske ved supplerende feltundersøgelser." Denne fremgangsmåde er ikke i overensstemmelse med

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

habitatdirektivet eller VVM-direktivet idet undersøgelsen og vurderingen udskydes til senere i processen. Dette er en klar og væsentlig mangel idet der skal skabes tilsvarende yngle- og rasteområder ved projekter hvor der påvirkes yngle eller rasteområder. Ved at udskyde disse undersøgelser til senere overtrædes forudsætningen for at kunne træffe afgørelsen idet påvirkningen skal vurderes ved førstkommende lejlighed. Derudover er damflagermus tilknyttet til bygninger og damflagermusen er tilknyttet natura2000 områderne med kalkminer. Denne udskydelse vil med meget stor sandsynlighed medføre at EU-domstolen vil ophæve anlægsloven hvis der anlægges en sag og denne skal forelægges præjudicielt for EU-domstolen. Hvis et hus fungerer som yngle- eller rastested skal der laves tilsvarende forbedringer et andet sted i det økologiske netværk som skal være funktionelt på tidspunktet for indgrebet, derfor kan undersøgelser ikke udskydes til nedrivningen skal foretages idet der i MKR skal redegøres for at der er lavet tilstrækkeligt med kompenserende foranstaltninger til at sikre opretholdelsen af den økologiske funktionalitet. Denne problemstilling er særligt relevant ved ejendommen på Teglværksvej hvor det er helt åbenlyst at vurderingen og undersøgelsen er udskudt og at der helt åbenlyst vil ske skade på yngle- eller rasteområde for trold/dværgflagermus.

5. Damflagermusene i Jylland er alle tilknyttet natura2000 områder idet den kendte viden siger at de alle er tilknyttet til kalkgruber. Alle kalkgruber er beliggende i Natura 2000 områder med Damflagermus på udpegningsgrundlaget og disse skal således behandles i habitatvurderingerne. Særligt de steder hvor damflagermusene er registreret skal der laves en vurdering – og hvis der i forbindelse med projektet skal nedrives ejendomme eller bygninger så skal det klart fremgå at disse er besigtiget forud for udarbejdelsen af MRK.
6. I afsnit 4.2.5 fremgår det at et areal ikke er omfattet af §3 beskyttelsen ”da det er et fyldsted for flyveaske, der efterfølgende er afdækket med muldjord og tilsået med græs” Dette er ikke en konklusion der har ophæng i lovgivningen da det er historikken og botanikken der afgør om et areal er beskyttet eller ej. Et tidligere jordopfyld kan sagtens være omfattet af beskyttelsen hvis blot botanikken er til stede og hvis det har henligget uden omlæg i en tilstrækkelig lang periode – 7 år for eng/strandeng. Det er heller ikke korrekt at det kun er beskyttet mod omlægning til landbrugsformål hvis det er beliggende i byzone og byzonen har været gældende før 1992. Strandenge eller andre naturtyper der vokser sig ind i beskyttelsen efter 1992, vil ikke være omfattet af undtagelsen, det er således af afgørende betydning om engene også var enge i 1992 for at undtagelsen skal være gældende. Dette fremgår ikke af MKR!

7. Generelt for de beskyttede naturtyper så er det en fejlagtig konklusion, at en påvirkning er begrænset eller ubetydelig fordi en naturtype enten er i ringe eller dårlig tilstand eller hvis der kun skal inddrages mindre arealer. Det er ikke sådan naturbeskyttelsesloven fungerer. Selv mindre inddragelser vil kræve en dispensation uanset tilstanden på arealet. Hvis der skal meddeles dispensation til et projekt, vil det være en væsentlig påvirkning af det konkrete naturområde. Det har ingen betydning for om der påvirkes meget eller lidt, men om der kræves en dispensation for at kunne gennemføre projektet.

8. Placeringen af erstatningsnatur for de beskyttede naturtyper skal fremgå af MKR. Det skal klart kunne ses hvor denne natur skal ligge idet der er flere forudsætninger der skal være opfyldt, herunder at erstatningsnaturen som udgangspunkt skal ligge i nærheden af den

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

natur der fjernes. Det ses bl.a. af afgørelsen fra Nordskovvej i Silkeborg (MFKN NMK-510-00991, NMK-503-00173, NMK-501-00249). Der kan også være en påvirkning på miljøet ved anlæggelsen af erstatningsnatur, herunder om der f.eks. skal fældes flagermusegnede træer for at danne ny eng. Der skal ligeledes være tilstrækkelig vished for at naturtyperne kan udvikle sig på det pågældende sted hvor det kan have afgørende betydning hvad næringsindholdet er på en lokalitet i forhold til hvornår der vil kunne indfinde sig f.eks. nye overdrev.

9. Det fremgår af afsnit 4.5.1 at " Ved permanent inddragelse af beskyttet natur, anlægges erstatningsnatur så vidt muligt, så de nye naturområder bliver af samme type, som de områder der ødelægges. Erstatningsarealet anlægges derudover så tæt på det oprindelige naturområde, som det er muligt. Der kan dog være tilfælde, hvor naturtypen erstattes med en anden naturtype eller placeres i større afstand fra det påvirkede areal som følge af naturgivne og landskabelige forhold." Dette er i særdeleshed ikke en anvendelig fremgangsmåde. Der skal for at kommunerne kan meddele §3 dispensation til fjernelsen af §3 natur være redegjort i MKR for placeringen af erstatningsnaturen – denne vurdering af placering kan ikke udskydes til senere idet offentligheden således på tidspunktet af afgørelsen ikke har haft mulighed for at vurdere den samlede påvirkning af projektet ligesom miljøpåvirkningen af anlæggelsen af erstatningsnaturen ikke er kendt. Det skal klart fremgå hvor erstatningsnaturen skal udlægges og hvordan det via pleje sikres at der kan opnås den ønskede naturkvalitet. Der skal også være beskrevet hvor meget der erstattes – Forholdet er ikke korrekt anført idet det er uklart om det er forholdet 1:1? 1:2? 1:5?

10. Det fremgår af side 113 at " Paddehegn opstilles i maj, hvor padderne vil være stærkt tilknyttet vandhullerne. Herefter indfanges padder i fælder indenfor og udenfor hegnet og ved at fiske i vandhullerne med ketcher efter larver og adulte individer." Dette er en forsætlig indfangning der ikke kan gennemføres uden en forudgående fravigelse fra artsfredningsbekendtgørelsen – både i forhold til bilag IV arter og andre fredede padder. Denne fravigelse skal udstedes af MST og skal foreligge inden den offentlige høring jvf Namur-est EU-dommen.

11. Fjernelse af vandhuller der fungerer som yngle- eller rasteområder for bilag IV padder kan ikke gennemføres uden en forudgående fravigelse – denne praksis som Danmark p.t. kører med, vil med meget stor sandsynlighed ikke gå igennem en prøvelse hos EU-domstolen. Placeringen og udformningen af de vandhuller der skal fjernes, skal som minimum være klar så der ved høringen kan ses om den økologiske funktionalitet reelt er opretholdt for de lokale bestande. Denne fremgangsmåde hvor der ikke er redegjort for hvor vandhullerne placeres, er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet og VVM-direktivet.

12. For strandtudsen er det absolut ikke tilstrækkeligt at der vises et større skraveret område på den sydlige side hvor der kan laves kompensationsarealer. nogle af dem ligger ovenikøbet inde i motorvejssløjferne hvor dyrene vil potentielt gå til ved vandring til og fra arealerne.

13. Beplantning som afværgetiltag for flagermus hvor levende hegn byrdes vil ikke være effektivt i en lang årrække hvor bevoksningen ikke har nået en højde der virker ledende eller begrænsende for flagermusene. Det vil netop være i starten flagermusene er mest udsat for

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

trafikdrab da flagermus er meget stedfaste og følger de samme kendte linjer. Her vil flagermusene ikke blive bremset af en mindre beplantning, men søge via de normale flyveruter og ud på kørebanen. Ledelinjerne med ny beplantning vil først være funktionelle efter en længere årrække, der er dermed hverken den tilstrækkelige sikring mod forsætligt drab (dolus eventualis) eller tilstrækkelig med beskyttelse mod påvirkning af bestande idet flagermus har enormt lave reproduktionsrater og derved vil være særligt udsatte i forhold til at miste individer i en lokal bestand.

14. Det fremgår af 4.6.2 at der skal foretages overvågning i driftsfasen for at sikre at bestandene af bl.a. strandtudse kan opretholdes. En overvågning efter en tilladelse er meddelt er forbeholdt vilkår i en fravigelse. Hvis det er nødvendigt at foretage overvågning efter en tilladelse er meddelt så har der ikke været den tilstrækkelige sikkerhed på tidspunktet for vedtagelsen til at sikre hverken den økologiske funktionalitet eller bestandene. Nødvendigheden af at foretage efterfølgende monitering er således ikke i overensstemmelse med hverken VVM-direktivet, habitatdirektivet eller EU-domstolens praksis. For at kunne anvende denne fremgangsmåde vil der forud for tilladelsen skulle meddeles en fravigelse. Dette er gældende for alle bilag IV arter der skal moniteres.

Påvirkning af vandforekomster

15. For de målsatte vandløb gælder det helt generelt, jf. holstebroafgørelsen (MFKN 21/10121) og EU-dommene fra Weser C-461/13 og Association France Nature Environnement C-525/20) at selv midlertidige forringelse skal forvaltes restriktivt. En omlægning af et målsat vandløb vil medføre en nulstilling af den omlagte strækning, hvilket både medfører at kvalitetselementerne i den pågældende vil gå en tilstandsklasse ned og der vil efterfølgende på de strækninger hvor der etableres rørføringer være risiko for at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse. Denne påvirkning vil derfor kun kunne gennemføres hvis der forud for tilladelsen meddeles en fravigelse jf vandrammedirektivets artikel 4 stk. 7.

16. Det fremgår ligeledes af afgørelsen fra Holstebro at hvis der er ukendt tilstand for nogle kvalitetselementer så skal denne tilstand oplyses inden der kan foretages en vurdering af påvirkningen. Hvis dette ikke kan lade sig gøre kan der i stedet anlægges en "worst-case" tilgang til vurderingen. En worst-case vurdering vil være at antage at den pågældende kvalitetsparameter befinder sig i laveste tilstandsklasse hvor det følger af EU-dommen fra Weser at enhver påvirkning ikke vil kunne tillades uden en foregående fravigelse.

17. Det fremgår af side 165 at: " Såfremt nedsivning ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal, der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning. Med disse afværgetiltag vil der ikke ske en påvirkning af kvalitetselementerne i recipienterne og udledningen vurderes ikke at kunne hindre målopfyldelse." Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig idet der ikke på tidspunktet for afgørelsen reelt er overblik over de mulige konsekvenser. Hvordan sikres der f.eks. at der ikke sker udledning af okker? Skal det ske via okkerrensebassiner og hvor skal de i så fald ligge? Hvilket udløbstal er

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

fastlagt for de enkelte lokaliteter? Hvilket tidspunkt kommer denne påvirkning og kan renseforanstaltningerne bevirke at der udledes opvarmet og afiltet vand? Hvilke kemiske stoffer kan det oppumpede vand have i forhold til kravene i recipienten? Indhold af stoffer og indholdet af jern skal være oplyst på nuværende tidspunkt og der skal være redegjort for de faktiske problemstillinger inden tilladelsen kan meddeles og ikke først under arbejdets udførelse. Hvis kommunerne efterfølgende skal kunne meddele udledningstilladelse, skal det ske på baggrund af denne miljøvurdering og der er det ikke behandlet – derfor vil kommunerne ikke bruge denne MKR til at meddele de nødvendige tilladelser uden at ansøger indsender nye miljøscreeninger. Det fremgår at der først efterfølgende skal tages stilling til mulige afværgeforanstaltninger, men disse skal være beskrevet og vurderet i denne MKR for at kunne danne grundlaget for den efterfølgende tilladelse.

18. Det fremgår at ” Indholdet af kvælstof og fosfor i grundvandet vurderes at være lavt og udgøre en ubetydelig af recipienterne i forhold til den øvrige kvælstofbelastning i oplandet. Merbidrag af kvælstof og fosfor fra udledning af grundvand vurderes ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i de målsatte vandløb Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å.” Dette er ikke en juridisk korrekt gangbar fremgangsmåde idet efter anlægsloven og først ved detailprojekteringen laves en konkret vurdering af hver enkelt strækning i forhold til de konkrete næringsstofværdier i recipienten, hvorfor den Transportministeriets fremgangsmåde må bero på en retsvildfarelse.

    Det fremgår af side 167 at ” Den endelige udformning af det nye tracé aftales med vandløbsmyndigheden.” Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig i forbindelse med en miljøvurdering idet det fulde projekt skal være beskrevet i MKR. Forlægning af vandløb er at betragte som en regulering i både vandløbslovens og miljøvurderingslovens forstand hvilket også fremgår konkret af bilag 2 10.f. i miljøvurderingsloven. Hvis vandløbsmyndigheden skal kunne meddele tilladelse på baggrund af denne MKR så skal det være klart beskrevet hvilet forløb, hældning, bundkoter osv. der skal anlægges, det samme er gældende hvis anlægslovens hvidbog skal træde i stedet for reguleringstilladelsen. Det er således ikke i overensstemmelse med hverken Miljøvurderingsloven, VVM-direktivet eller vandløbsloven at udskyde den endelige udformning af udformning og trace til efter anlægsloven er vedtaget. Der er således heller ikke klarlagt hvilke afstrømningsmæssige konsekvenser forlægningen vil kunne have for både opstrøms og nedstrøms liggende matrikler og der er dermed ikke den forudsætning der skal være for at kunne meddele en tilladelse.

19. Det samme er gældende for alle vandløbene at der i tilstrækkeligt omfang i MKR skal redegøres for de afvandingsmæssige konsekvenser, forløb og trace.

20. Det fremgår f.eks. at der vil være en rørlægning på op til 54 meter. Selvom den anlægges som våd, vil det stadig defakto være en spærring for bl.a. fisk, men formentlig også odderen. Denne fremgangsmåde vil ikke være i overensstemmelse med vandrammedirektivet og vil ikke kunne gennemføres uden en forudgående fravigelse fra bestemmelserne i artikel 4. stk. 7.

21. Der er lavet vurderinger i forhold til vandrammedirektivet der går på om projektet vil forhindre målopfyldelse – disse er tvivlsomme i forhold til parameteren fisk idet der tillades

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

så lange krydsninger der defacto vil virke som spærringer, men vurderingerne i forhold til om en eller flere kvalitetselementer går en tilstandsklasse ned er slet ikke foretaget på trods af at vandløbet vil blive "nulstillet" over længere strækninger som følge af anlægsarbejdet.

22. Det fremgår af side 176 at " I anlægsfasen er der en kortvarig påvirkning af vandløbene i forbindelse med omlægninger og etablering af underføringer" Dette er ikke korrekt, ved at flytte et vandløb dør alle planter, alger og smådyr på den strækning der nedlægges og planterne vil ikke rekolonisere strækningerne med det samme, både fordi det tager tid helt naturligt og fordi strækningerne fremadrettet er beskyggede i et sådant omfang at planterne ikke vil kunne vokse under broerne. Der er således tale om en fejlagtig vurdering. Det fremgår af flere EU-domme at selv midlertidige forringelser skal forvaltes restriktivt. I forhold til den midlertidige påvirkning der blev arbejdet med ved klimasikringssagen fra Holstebro, som ikke kunne tillades, så vil denne "midlertidige" påvirkning fra en nulstilling af flere hundrede meter vandløb ikke på nogen måde kunne gennemføres uden en fravigelse.

23. Der mangler dokumentation for at Miljøstyrelsen ikke vil betragte rørlægningerne som spærringer – hvad ligger til grund for de vurderinger?? Det er ikke muligt for offentligheden at få den viden og det er derfor heller ikke muligt at forholde sig til problemstillingen på et fagligt grundlag. Rent biologisk er det svært at forestille sig at en nulstilling af en længere strækning og en overdækning på mere end 50 meter ikke vil fungere som en spærring.

24. Anlæggelse af sandfang på flere strækninger er en regulering i vandløbslovens forstand og en regulering i henhold til miljøvurderingsloven. Det er således ikke tilstrækkeligt at den endelige udformning og placering af sandfangene først sker efter miljøvurderingen er gennemført idet der så vil være tale om salamimetoden hvor den fulde påvirkning ikke er belyst. Hvor skal de placeres? Ligger de hvor der støder §3 op til vandløbet? Skal der fældes træer der kan have flagermus i for at komme til med maskineriet? Kan der være lampretter i det sediment der løbende skal opgraves?? Alt dette skal være belyst i MKR.

25. "Samtidig kan vandet, der udledes fra regnvandsbassiner i sommerperioden, have en højere temperatur end vandet i recipienten som følge af opholdstiden i bassinet, hvilket kan have betydning i mindre vandløb med lave vandføringer. Det vurderes dog at påvirkningen vil være ubetydelig i målsatte vandløb Østerå, Hasseris å og Lindholm Å på grund af vandløbenes vandføring og deraf følgende robusthed."
Denne vurdering er ikke i overensstemmelse med kravene til vurderingen idet der skal laves en konkret vurdering for hvert vandløb. Der ses slet ikke at være lavet en vurdering for de tilfælde hvor der vil være overløb fra bassinerne ved hændelser større end 5års hændelser og der ses ikke at være lavet robusthedsanalyser for de enkelte vandløb. Der står heller ikke hvad der skal neddrosles til og det fremgår ikke hvad den hydrauliske belastning er for de eksisterende vandløb. Disse vurderinger kan ikke udskydes til en detailprojektering men skal fremgå af MKR så det er muligt at forholde sig til den samlede påvirkning på miljøet som er det der er tiltænkt i en miljøvurderingsproces. For de elementer der er ukendt tilstand skal denne vurdering foretages ud fra et worst-case scenarie.

26. Det fremgår af side 179 at " Det er dog ikke umiddelbart muligt at afvise, at der kan ske en erosion i de mindre grøfter som følge af udledninger fra regnvandsbassiner. Erosionen kan

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

betyde, at der tilføres sediment til de målsatte vandområder, hvilket potentielt kan forringe den eksisterende tilstand." og derfor kan der ikke meddeles tilladelse til projektet medmindre der ligger en tilladelse til at fravige bestemmelserne jf. artikel 4 stk. 7.

27. " Den hydrauliske belastning af Hasseris Å vurderes derfor at være begrænset som følge af udledningen fra regnvandsbassinerne. Udledningen af BOD er på 4,8 mg/l og grænseværdi for opretholdelse af god tilstand for fisk er 1,5 mg/l og for DVFI 1,4-1,8 mg/l. Det kan derfor ikke afvises, at der kortvarigt og lige ved udløbet kan være en negativ påvirkning af fiske- og invertebratfaunaen i vandløbet. Koncentrationen vil blive fortyndet i vandløbet og påvirkningen vurderes ikke at være til hinder for opfyldelsen af god økologisk tilstand." denne vurdering er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i vandrammedirektivet. Her henvises bl. Til sagen fra Horsens (22/02461) der medførte at MST træk deres vejledning tilbage. Derudover kan der ikke meddeles tilladelse til projekter der medføre gentagne negative påvirkninger af den nuværende tilstand.

28. "Udledningerne af vejvand vil, efter rensning i regnvandsbassinerne der repræsenterer bedst anvendelig teknologi (BAT), være at betragte som alm. regnvandsbetingede udløb. Der vil i kraft af, at indholdet i vejvandet for kobber, zink og benz(a)pyren, overskrider miljøkvalitetskravet (MKK) i vand for de pågældende stoffer, lokalt i/ved udledningspunkterne sandsynligvis også forekomme overskridelse af MKK i vandet, der udledes til. Dette er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb og kan med de nuværende teknologiske muligheder ikke elimineres fuldstændigt. Overskridelserne vurderes som værende kortvarige og af varierende intensitet, da der, som de analyserede prøver fra f.eks. vandløbene (se afsnit 5.2.2) viser, er stor variation i koncentrationen af stofferne i vandløbene." se Horsensafgørelsen for hvordan man ikke skal gøre. det her minder påfaldende meget om den samme tilgang som klagenævnet allerede en gang har vejet og fundet for let da det er i strid med EU-retten.

29. " Disse observationer viser således, f.eks. at tilledningen af vejvand til Østerå i juni ville have forbedret tilstanden, da vejvandet ville være fortyndende i forhold til kobber." denne vurdering er sådan set korrekt, men det er stadig ikke i overensstemmelse med direktivet hvis koncentrationerne af kobber i udløbsvandet også er for højt. så vil der stadig være en koncentration over grænseværdien selvom der sker en fortynding hvilket ikke vil kunne tillades.

30. Det fremgår at der skal erhverves jord til at reducere udvaskningen " For at sikre at udledningen af vejvand ikke medfører en yderligere belastning af de målsatte vandløb med kobber, zink og evt. andre miljøfremmede stoffer skal der erhverves landbrugsjord som omlægges til natur, skov eller varigt græs. Arealerne der skal erhverves, er opgjort i Tabel 5-40". Der skal dog være råderet over disse arealer på det tidspunkt hvor tilladelsen meddeles (se blandt andet Planklagenævnets afgørelse fra Hillerød renseanlæg). Alene af den grund at offentligheden skal have mulighed for at kunne se hvilke arealer der berøres og de omlægninger til skovrejsning også kan være omfattet af VVM direktivet så skal det fremgå af MKR hvor der skal rejses skov. Det er ikke muligt for offentligheden, ud fra den anvendte fremgangsmåde, at vurdere den samlede miljøpåvirkning.

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

31. Det fremgår at der skal overvåges fisk før og efter. For det første så burde overvågningen af fiskene før projektet være de data der danner grundlaget for vurderingen og for det andet vil det ikke være muligt ud fra VVM direktivet at træffe en afgørelse omkring påvirkning på et kvalitetselement på et så usikkert grundlag at det er nødvendigt at gennemføre efterfølgende monitering. Her henvises igen til holstebroafgørelsen hvor det fremgår at : " Nævnet forudsætter, at vilkårene er indsat for et reducere potentielle skader på gydebanker, og at projektets påvirkninger på gydebanker således først anskueliggøres, når projektet er etableret, og at der således ikke er sikkerhed for påvirkning og eventuelt skade på gydebankerne på tidspunktet for VVM-tilladelsen. Nævnet bemærker, at det er en forudsætning for, at VVM-redegørelsen vil kunne danne grundlag for en VVM-tilladelse, at den indeholder en vurdering af, hvorvidt det aktuelle projekt vil kunne påvirke gældende miljømål og den aktuelle tilstand for de berørte overfladevandområder, og i givet fald, om projektet vil udgøre en hindring for opnåelsen af de gældende miljømål.". Der skal være vished for påvirkningen på det tidspunkt hvor anlægsloven vedtages!

32. Der ses ikke at være redegjort for om der findes gydebanker på de strækninger der skal flyttes, om der er et fald der sandsynliggør at der er gydepladser for fisk og i så flad hvilken betydning de konkrete vandløbsstrækninger har for fiskebestanden i de enkelte vandløb. Vurderingen er således foretaget på et ikke tilstrækkeligt grundlag og det er ikke muligt at konkludere at det ikke vil medføre hverken midlertidige fald i tilstandsklassen eller at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse.

33. Det fremgår af afsnit 13.4 at: "De strækninger, hvor grundvandssænkning kan være relevant, er blevet identificeret på et overordnet niveau i skitseprojektet, men der er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Der vil blive fortaget en nærmere vurdering af påvirkninger i detailfasen, når omfanget af grundvandssænkningen er kendt." og at "Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer". Ud fra dette fremgår det klart at tilladelsesmyndigheden i form af Transportministeriet (Folketinget) ikke har kendskab til det konkrete projekt der skal vedtages en anlægslov for, hvorfor en vedtagelse af anlægsloven vil medføre at der gennemføres et projekt der ikke er kendskab til eller er fuldt belyst, hvilket er i strid med Vandramme direktivet idet en medlemsstat er forpligtet til at nægte at give tilladelse til et projekt, såfremt sidstnævnte kan medføre en forringelse af tilstanden for et berørt overfladevandområde eller indebærer risiko for, at der ikke opnås en »god tilstand« for overfladevand (jf. i denne retning dom af1.7.2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, præmis 47, 48og 50)

34. Det følger af det ovenstående, at Transportministeriet (Folketinget) under tilladelsesproceduren for et projekt, og således inden der træffes afgørelse i form af en anlægslov, i henhold til artikel 4 i direktiv 2000/60 er forpligtet til at kontrollere, om

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

projektet kan have skadelige virkninger på vandmiljøet, som vil være i strid medforpligtelsen til at forebygge forringelse og forpligtelsen til at forbedre tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Denne bestemmelse er derfor til hinder for, at en sådan kontrol først foretages efter vedtagelsen af anlægsloven i Folketinget (jf. i denne retning dom af 1.6.2017, Folk, C-529/15, EU:C:2017:419, præmis 36 og 39).

35. Miljøkonsekvensrapporten som skal danne grundlag for en korrekt vedtagelse af anlægsloven skal således indeholde de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet i forhold til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60m hvilket den supplerende MKR ikke honorerer.

36. Det er afgørende for en korrekt vedtagelse af en anlægslov, at oplysningerne i det dossier, der stilles til rådighed for offentligheden, gør det muligt for offentligheden at få et præcist overblik over projektets indvirkninger på de pågældende vandområders tilstand, så offentligheden kan efterprøve, om de forpligtelser, der navnlig følger af artikel 4 i direktiv 2000/60, overholdes. Nærmere bestemt skal de fremlagte data være af en sådan art, at de viser, hvorvidt det pågældende projekt, henset til de kriterier, der er fastsat i vandrammedirektivet, kan føre til en forringelse af et vandområde. Under alle omstændigheder gør et ufuldstændigt dossier eller usammenhængende oplysninger i en lang række dokumenter som det er tilfældet i transportministeriets afrapportering af miljøkonsekvensrapporten og gennemførsel af høringen det ikke muligt for den berørte offentlighed at deltage i beslutningsprocessen på en hensigtsmæssig måde og opfylder derfor ikke de krav, der følger af artikel 6 i direktiv 2011/92.

37. Det fremgår endvidere ikke at miljøkonsekvensrapporten om berørte vandindvindere af grundvand er blevet hørt idet det følger af EU-domstolens praksis at fysiske og juridiske personer, der er direkte berørt af en tilsidesættelse af direktivbestemmelser på miljøområdet hvilket vil gælde for projektets påvirkninger på vandindvindingen, skal kunne kræve af de kompetente myndigheder eller i givet fald ad rettens vej, at de pågældende forpligtelser overholdes (jf. dom af3.10.2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland m.fl., C-197/18, EU:C:2019:824, præmis32).

38. Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport og de i denne oplistede beskrivelser og juridiske grundopfattelser rummer således betydende uoverensstemmelser med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger idet denne skal fortolkes således, at den er til hinder for, at den kompetente myndigheds kontrol med overholdelsen af de i artiklen fastsatte forpligtelser, herunder forpligtelsen til at forebygge forringelse af tilstanden for de vandområder – såvel overfladevand som grundvand – der berøres af et projekt, først kan finde sted, efter at der er givet tilladelse til projektet.

39. Artikel 6 i direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at de oplysninger, der skal stilles til rådighed for offentligheden under tilladelsesproceduren for et projekt, skal omfatte de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet, henset til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60, hvilket betyder at en anlægslov der vedtages på grundlag af den gennemførte høring og det af

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

transportministeriet udarbejdede dossier med flere forskellige miljøkonsekvensrapporter vil være i åbenlys strid med EU-retten og ikke følge almindelig kendt praksis fra EU-domstolen.

Påvirkning af Natura 2000

40. For natura 2000 vurderingen er den kumulative vurdering og projektbegrebet ikke sammenfaldende med projektbegrebet der kendes fra VVM. Dette ses bl.a. i EU dommen fra Moorburg hvor der skulle laves kumulerede vurderinger med andre ældre vandkraftværker. Det er således både eksisterende og kommende påvirkning der skal vurderes i forhold til – og den kumulerede påvirkning er således utilstrækkeligt vurderet idet eksisterende påvirkning slet ikke er inddraget.

41. Det biologfagligt set åbenlyst at med den tætte distance til Habitatområde nr. 15. så vil den bestand der er tilknyttet Egholm også være en del af den bestand der er tilknyttet H 15. Hvis det kræver fravigelser fra bilag IV beskyttelsen i henhold til habitatdirektivets artikel 16, så vil det også kræve en fravigelse i henhold til artikel 6.4.

42. Konklusionerne i konsekvensvurderingen er ikke i overensstemmelse med kravene til en konsekvensvurdering her et eksempel: ” Samlet vurdering af påvirkning På baggrund af ovenstående vurderes påvirkningen fra undervandsstøj fra anlægsarbejdet at have en medium påvirkning af spættet sæl i form af adfærdsændringer, maskering og risiko for midlertidigt høretab. Risikoen for permanent høretab for spættet sæl vurderes at være lav. På den baggrund kan det udelukkes, at påvirkningen af spættet sæl på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N15 er væsentligt negativ.” I konsekvensvurderingen skal der udenfor rimelig videnskabelig tvivl kunne afvises en skade på udpegningsgrundlaget ikke en væsentlig negativ påvirkning. dette viser at der ikke har været den korrekte forståelse for hvad processen rent faktisk indebærer på trods af at det beskrives i de indledende tekster. Der er ikke redegjort for om området hvor der skal arbejdes på er et vigtigt fourageringsområde for arterne på udpegningsgrundlaget, og om den bortskræmning der sker kan have en effekt på bestanden hvis den sker på tidspunkter hvor dyrene er drægtige eller fødesøgende med diende unger. Hvis de har diende unger der ligger i nærheden, vil de så kunne udvise den tilstrækkelige flugtrespons for at sikre mod høreskader? En ting er at nedramningen af de enkelte pæle ikke sker over en lang periode, men hvis selve anlægsarbejdet sker over en længere periode, hvad vil den samlede periode så betyde for en bestand i området kun 14 km væk? Der skal kunne afvises en skade det er ikke tilstrækkeligt blot at skrive at en risiko er ”lav” – forsigtighedsprincippet vil være gældende her og skal altid komme områdets udpegningsgrundlag til gode, en anden tilgang som den Transportministeriet benytter her, vil være i modstrid med de EU-retslige forpligtigelser.

43. Det fremgår at ” Projektet medfører ingen påvirkning af hav- og flodlamprettens gydeområder i vandløbene.” dette er en helt ubegrundet vurdering! Umiddelbart vil flere af de vandløb der skal arbejdes i være potentielle gydevandløb for hav- og flodlampret og da udløbet af vandløbene er forholdsvist tæt på habitatområdet er der stor sandsynlighed for

Merete Hejlskov Olsen
Tordenskjoldsgade 12
9000 Aalborg

at eventuelle lampretter i vandløbene er en del af bestanden i habitatområdet i Limfjorden. Der skal redegøres for om de lange broer over 50 meter vil have en barriereeffekt på lampretterne, om de sandfang der skal etableres, vil kunne være opvækstområde for lampretlarverne inden de trækker ud i Limfjorden og om en tømning af disse bassiner vil kunne medføre tab af lampretter. Der skal ligeledes redegøres for om sløjfningen af flere vandløbsstrækninger sker hvor der er gydebanker for lampretterne og om der er risiko for at bestandene skades hvis bortgravningen sker på tidspunkter hvor der er æg og larver i vandløbene. Der skal også redegøres for om udledningen af stoffer fra forsinkelsesbassinerne kan påvirke lampretter i de forskellige livsstadier. Vurderingerne på lampret er mangelfulde og utilstrækkelige.

44. Der er generelt ikke foretaget kumulative vurderinger for habitatområderne hvilket er en væsentlig retlig mangel. Påvirkningerne på fugle skal eksempelvis ses i kumulation med andre eksisterende og kommende planer og projekter, herunder flere af de eksisterende og kommende vindmølleparker i området.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mathilde Holmskov (mathildeholmskov@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:11

Til transportministeriet,

Hermed endnu et høringssvar fra en Mølholm borger, der ligesom den aalborgensiske majoritet er stærkt imod den vestlige linjeføring. Det er jeg af både personlige, samfunds- og miljømæssige grunde.
Det forekommer mig meningsløst at vælge en linjeføring, som er dyrere end alternativet (et ekstra tunnelrør) og som tilmed ikke afhjælper trafikken i samme grad som et ekstra tunnelrør ville kunne. Det er ikke samfundsøkonomisk ansvarligt.
Den vestlige linjeføring har tilmed store miljømæssige omkostninger; ynglende oddere opfordres til at blive jaget på flugt, eternit depoter graves op, forurening i forbindelse med anlægsarbejde.
Dertil kommer store helbredsmæssige omkostninger ved støjforurening.
Slutteligt kan også nævnes, at finansieringen af projektet blandt andet sker ved at tage penge fra kommunens daginstitutioner, således at forholdene i disse forringes.

Så hermed en stor og bekymret stemme imod den vestlige linjeføring.

Med venlig hilsen
Mathilde Holmskov
Lindskovvej 40
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas 0945 Mitchell (thomas-m-m@hotmail.com)
Titel: Høringssvar angående Egholm motorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:09

Hej, jeg skriver til jer angående opførring af Egholm motorvejen eftersom, jeg synes det er et dårligt tiltag. Jeg har oplistet i det nedenstående hvilke problemer, der er ved Egholm motorvejen:

1. Asbest: Flere undersøgelser viser at der ligger asbest begravet under havoverfalden i netop den strækning, hvor motorvejen skal opføres. Problemet ved dette er at en opgravning af det giftige stof kan sprede sig i storbyen og få sundhedsmæssige konsekvenser for aalborggenserne.

2. Økonomi: Jeg mener, at de økonomiske omkostninger ved at bygge og vedligeholde Egholm Motorvejen er for høje i forhold til den merværdi, motorvejen giver.

3. Miljøpåvirkning: Byggeriet af motorvejen har en negativ indvirkning på miljøet, eksempelvis ved at ødelægge natur- og dyreliv og øge luftforureningen i området. Det er dybt kritisabelt i en klimakrise hvor vi skal finde på grønne initiativer.

4. Løser den trafikproblemet og er der et problem i Aalborg? Jeg har læst en undersøgelse, der påpeger at flere veje generer flere biler. Dvs. at der kommer flere biler i Aalborg, der derfor genererer mere trafik på vejene. Det problem man forsøger at løse bliver derfor ikke ikke løst. Jeg har også læst en undersøgelse fra Trafikstyrelsen, der påpeger at Aalborg ikke er lige så trafikkeret som mange af de andre storbyer i Danmark.

5. Beboelse: Beboerne på Egholm bliver tvunget til enten at have en motorvej som nabo eller at nedlægge deres ejendom trods de har boet der i flere generationer.

6. Trafikafvikling: Jeg er blevet gjort opmærksom på at motorvejen ikke fører trafikken ind til storbyen, hvilket kan være et problem idet størstedelen af trafikanterne skal til Aalborg. Spørgsmålet er om motorvejen aflaster den primære motorvej tilstrækkeligt når den ikke opfylder trafikanternes behov.

7. Støjniveau: I de rapporter der er udarbejdet om støjniveau angives der at niveauet vil stige væsentligt i myldertiden og derved være sundhedsskadeligt for de nærliggende beboere. Ydermere har jeg læst en undersøgelse, der peger på at Aalborg i forvejen er et af Damnarks mest støjbelastede byer. Ønsker vi at gøre problemet større?

Jeg håber I tager mit opråb alvorligt, eftersom det er en alvorlig sag, der er under al kritisk fra min side af.

De bedste hilsner fra Thomas Mitchell Magnussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sidsel Ladefoged Krogager (sidselkrogager@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:08

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Kære Politikere

Jeg sender en indtrængende appel til jer om at trække forslaget til en anlægslov tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative løsninger på de trafikmæssige udfordringer også undersøges, da dette ikke skete i opdateringerne i VVM'en. Vil I ikke nok få lavet en ordentlig undersøgelse af, hvad der samfundsøkonomisk, støjgenemæssigt, sundhedsmæssigt vil være den bedste løsning for borgere i Aalborg Kommune nu og i fremtiden.

Motorvejsprojektet i Egholmlinjen er et håbløst forældet projekt, hvor der aldrig for alvor er taget stilling til nyere mere moderne trafikløsninger. Fordi man gentager en beslutning mange gange bliver den ikke rigtig. Det er et forældet projekt der vil få helt uacceptable konsekvenser for mennesker, dyr og natur.

Der er så mange fejl og mangler i miljørapporter og VVM-rapport, der ligger til grund for projektet, at det ikke bør kunne videreføres uden, det rettes op på. Som borger står man måbende over, at så stor en beslutning, der vil have så mange negative konsekvenser for så mange mennesker kan besluttes på så mangelfuldt og fejlbehæftet et grundlag. Oveni det er der en kortere høringsfrist end normalt. Det er ikke iorden.

En af de katastrofale og uoprettelige konsekvenser af Egholmmotorvejsprojektet vil være, at der ødelægges store rekreative områder både nord og syd for fjorden samt den fantastiske perle Egholm. Vi mennesker har brug for at være i naturen for at skabe balance i et moderne travlt liv. Hvordan skal borgere i Aalborg kunne finde et rekreativt område i nærmiljøet, hvis anlægsloven vedtages og Aalborg omringes af 4-sporet motorvej?

Naturområderne og fjorden er levesteder for et mangfoldigt dyreliv og fugleliv og en etablering af en motorvej i Egholmlinjen vil forringe vilkårne for dyre- og fuglelivet. Odderen som lever i området, er beskyttet af EU's habitatsdirektiv. En etablering af motorvejen vil kræve at et flertal i folketinget får lov til at anvende fravigebestemmelser i EU regulerede habitatregler.

For at folketinget kan fravige EU habitatdirektivet, er der klart krav om, at der skal være tale om en afgørende nødvendig samfundsinteresse og at der ikke findes alternative løsninger til Egholmlinjen.

Men det gør der jo, der **findes mindst en alternativ østlig løsning** (og/eller Cityløsningen) over fjorden, der er **billigere,** har en **bedre samfundsøkonomi**, **bedre løser trængselsproblemerne** og er **mindre naturødelæggende** og **mindre støjforurenende**.

En anden og helt uacceptable konsekvens af denne meget bynære motorvej er støjgener for store boligområder. Flere støjgener i en by der allerede er Nordeuropas mest støjplaget by. Støj, der vil lægger over WHO´s fastsatte grænseværdi på 53 dB. Støj som beviseligt har store både fysiske og mentale sundhedsmæssige konsekvenser. Det giver ingen mening. Og nej det løser sig ikke med el-biler, da det er dækstøj, der er det mest problematiske. Politikere har også et ansvar for at skabe gode, ikke-skadelige bymiljøer for deres borgere.

Det er mig ubegribeligt, hvordan man kan fastholde at ville vedtage en anlægslov til en ny 4-sporet motorvej, i en tid hvor grøn omstilling og klima er højt på den politiske dagsorden. Det giver ingen mening.

En anden helt uacceptable konsekvens af et motorvejsanlæg er, at man allerede i anlægsfasen og ved

anvendelse af motorvejen vil udsætte grundvandsressourcen ved Drastrup for risiko for forurening. Et område der gennem mange år har været udlagt netop til at sikre rent drikkevand for borgere. Hvordan kan det nedprioriteres for en vej? Det er en uerstattelig ressource som vi har pligt til at værne om, så der også er rent drikkevand til fremtidige generationer.

Kære politkere - jeg beder jer så mindeligt vil I ikke godt stoppe op og lytte til borgernes og mange fageksperters velbegrundede argumenter for de mange negative konsekvenser en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinje vil få for så mange mennesker, dyr og natur. Giv slip på gamle, forældede beslutninger.

Det ville da være fantastisk om I politikere kunne have større visioner end en ny motorvej. Tænk hvis Aalborg og Nordjylland kunne blive et lysende eksempel på intelligent og fremtidssikret trafikplanlægning, hvor man klogt anvendte den viden og forskning, der findes om håndtering trængselsproblemer og ikke bare på autopilot bygger en ny miljøkatastofe af en motorvej.

Kære politikere, jeg beder jer så mindeligt – stop nu op. Træk forslaget om en anlægslov tilbage!

Venlig hilsen
Sidsel Krogager

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas 0945 Mitchell (thomas-m-m@hotmail.com)
Titel: Høringssvar angående Egholm motorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:08

Hej, jeg skriver til jer angående opførring af Egholm motorvejen eftersom, jeg synes det er et dårligt tiltag. Jeg har oplistet i det nedenstående hvilke problemer, der er ved Egholm motorvejen:

1. Asbest: Flere undersøgelser viser at der ligger asbest begravet under havoverfalden i netop den strækning, hvor motorvejen skal opføres. Problemet ved dette er at en opgravning af det giftige stof kan sprede sig i storbyen og få sundhedsmæssige konsekvenser for aalborggenserne.

2. Økonomi: Jeg mener, at de økonomiske omkostninger ved at bygge og vedligeholde Egholm Motorvejen er for høje i forhold til den merværdi, motorvejen giver.

3. Miljøpåvirkning: Byggeriet af motorvejen har en negativ indvirkning på miljøet, eksempelvis ved at ødelægge natur- og dyreliv og øge luftforureningen i området. Det er dybt kritisabelt i en klimakrise hvor vi skal finde på grønne initiativer.

4. Løser den trafikproblemet og er der et problem i Aalborg? Jeg har læst en undersøgelse, der påpeger at flere veje generer flere biler. Dvs. at der kommer flere biler i Aalborg, der derfor genererer mere trafik på vejene. Det problem man forsøger at løse bliver derfor ikke ikke løst. Jeg har også læst en undersøgelse fra Trafikstyrelsen, der påpeger at Aalborg ikke er lige så trafikkeret som mange af de andre storbyer i Danmark.

5. Beboelse: Beboerne på Egholm bliver tvunget til enten at have en motorvej som nabo eller at nedlægge deres ejendom trods de har boet der i flere generationer.

6. Trafikafvikling: Jeg er blevet gjort opmærksom på at motorvejen ikke fører trafikken ind til storbyen, hvilket kan være et problem idet størstedelen af trafikanterne skal til Aalborg. Spørgsmålet er om motorvejen aflaster den primære motorvej tilstrækkeligt når den ikke opfylder trafikanternes behov.

7. Støjniveau: I de rapporter der er udarbejdet om støjniveau angives der at niveauet vil stige væsentligt i myldertiden og derved være sundhedsskadeligt for de nærliggende beboere. Ydermere har jeg læst en undersøgelse, der peger på at Aalborg i forvejen er et af Damnarks mest støjbelastede byer. Ønsker vi at gøre problemet større?

Jeg håber I tager mit opråb alvorligt, eftersom det er en alvorlig sag, der er under al kritisk fra min side af.

De bedste hilsner fra Thomas Mitchell Magnussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas 0945 Mitchell (thomas-m-m@hotmail.com)
Titel: Høringssvar angående Egholm motorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:05

Hej, jeg skriver til jer angående opførring af Egholm motorvejen eftersom, jeg synes det er et dårligt tiltag. Jeg har oplistet i det nedenstående hvilke problemer, der er ved Egholm motorvejen:

1. Asbest: Flere undersøgelser viser at der ligger asbest begravet under havoverfalden i netop den strækning, hvor motorvejen skal opføres. Problemet ved dette er at en opgravning af det giftige stof kan sprede sig i storbyen og få sundhedsmæssige konsekvenser for aalborggenserne.

2. Økonomi: Jeg mener, at de økonomiske omkostninger ved at bygge og vedligeholde Egholm Motorvejen er for høje i forhold til den merværdi, motorvejen giver.

3. Miljøpåvirkning: Byggeriet af motorvejen har en negativ indvirkning på miljøet, eksempelvis ved at ødelægge natur- og dyreliv og øge luftforureningen i området. Det er dybt kritisabelt i en klimakrise hvor vi skal finde på grønne initiativer.

4. Løser den trafikproblemet og er der et problem i Aalborg? Jeg har læst en undersøgelse, der påpeger at flere veje generer flere biler. Dvs. at der kommer flere biler i Aalborg, der derfor genererer mere trafik på vejene. Det problem man forsøger at løse bliver derfor ikke ikke løst. Jeg har også læst en undersøgelse fra Trafikstyrelsen, der påpeger at Aalborg ikke er lige så trafikkeret som mange af de andre storbyer i Danmark.

5. Beboelse: Beboerne på Egholm bliver tvunget til enten at have en motorvej som nabo eller at nedlægge deres ejendom trods de har boet der i flere generationer.

6. Trafikafvikling: Jeg er blevet gjort opmærksom på at motorvejen ikke fører trafikken ind til storbyen, hvilket kan være et problem idet størstedelen af trafikanterne skal til Aalborg. Spørgsmålet er om motorvejen aflaster den primære motorvej tilstrækkeligt når den ikke opfylder trafikanternes behov.

7. Støjniveau: I de rapporter der er udarbejdet om støjniveau angives der at niveauet vil stige væsentligt i myldertiden og derved være sundhedsskadeligt for de nærliggende beboere. Ydermere har jeg læst en undersøgelse, der peger på at Aalborg i forvejen er et af Damnarks mest støjbelastede byer. Ønsker vi at gøre problemet større?

Jeg håber I tager mit opråb alvorligt, eftersom det er en alvorlig sag, der er under al kritisk fra min side af.

De bedste hilsner fra Thomas Mitchell Magnussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Niels Ole Jensen (aavej20@gmail.com)
Titel: Protest mod 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 19:56

Jeg forstår ganske enkelt bevæggrundene for stædigt at holde fast på at ødelægge Egholm, ved at anlægge en bro hen over øen. Både etablering og senere drift af en sådan løsning vil selvsagt få store negative konsekvenser for øen.
Jeg er bekendt med at der i Danmark findes firmaer som er i stand til at etablere en tunnel som fører hele vejen fra nordsiden og under øen.
Ja- det vil blive dyrere, men det vil bevirke vi kan bibeholde vores dejlige ø, men på lang sigt vil et bedre miljø, et renere vand og bedre for dyrelivet.

Samtidig vil man kunne etablere et ekstra rør og føre togdriften uden om Aalborg. Toget vil således komme til at køre tæt omkring lufthavnen og vil løse de problemer togsporet gennem byen giver i dag

mvh.

Niels Ole Jensen
Åvej 20
9400 Nørresundby
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karin Christensen (karin@freyait.dk)
Titel: Ang. Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 19:47

Jeg er STÆRK modstander af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner.
Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild.
Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent.
Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.
I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.
Dog er jeg især modstander pga. den forurening af miljøet (herunder den fremtidige drikkevandsforsyning) samt den enorme trafikstøj, som forbindelsen vil medføre.
Virkelighedens trafikstigningerne har overhalet den VVM, der blev lavet i 2011 og 2021. Dette dokumenterer tydeligt planlægningsmetodens utilstrækkelighed og manglende tidshorisont med store sundhedsskadelige konsekvenser for beboerne langs motorvejen. Det kræver refleksion både hos myndigheder og Folketingets medlemmer. Kun en mindre del borgere ønsker den vestlige linjeføring.
Der skal findes andre og bedre løsninger, nemlig opgradering af nuværende E45.

Med venlig hilsen

Karin Christensen
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Asbjørn Heby (heby@live.dk)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:26

Det fremkommer direkte mod almen forvaltningsret, at der forsøges at vedtages en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm uden at alle alternativer er fuldt ud belyst.

Herudover er det gentagne gange dokumenteret, at den foreslåede forbindelse ikke er formålstjenligt. Samtidig strider løsningen mod al logik.

Den starter langt før der skabes kø mod Aalborg, den forbindes ikke med E45 nord for Aalborg og sker der uheld i tunnelen, skal alle dem, der holder efter den tiltænkte afkørsel så igennem Aalborg bymidte for at komme over Egholm for så at køre igennem Nørresundby for at komme på E45 igen...

Hvis ikke nogle få politikere havde besluttet sig for dette, ville ingen have foreslået sådan en løsning. Det er demotiverende som borger at blive udsat for sådan en proces, hvor det er tydeligt at embedsmændene tvinges til at skabe en bestemt løsning fremfor den rette løsning.

Mvh Asbjørn Heby
Ferskenvej 60, 9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Matilde Rydborg (mrydborg@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod motorvej over Egholm
Sendt: 10-01-2024 19:30

Til alle det måtte vedkomme

En motorvej over Egholm, gennem flere grønne- og mindre støjforurenede områder vil være et tab af støjfri områder, biodiversitet, natur og dyreliv - og koste dyrt i både sundhed, penge og CO_2.

Nørresundby er massivt plaget af støjgener fra biltrafik og mangel på grønne områder. Området i Lindholm ved verdens ende er et lille stykke natur, som jeg dagligt nyder at gå en tur ved. Her er der frit for trafikstøj, mulighed for at se fiskehejren og høre nattergalen.
På den anden side af Nørresundby raser e45 motorvejen, og larmen fra bilister der kører alene i bil er høj generelt i Aalborg og Nørresundbyområdet.
Det er et sundhedsproblem med trafikstøj, da forskning fra både Kræftens Bekæmpelse og SDU har øget risiko for slagtilfælde, hjerte-kar-sygdomme, diabetes type 2, brystkræft, alzheimers og demens. Foruden den daglige gene det er, at være udsat for trafikstøj.
Aalborg og Nørresundby er i forvejen massivt plaget af støj, og ifølge miljøgis.dks støjkort er mange områder i forvejen udsat for sundhedsskadelig støj.
En motorvej over Egholm forventes at nedsætte den nuværende motorvejsstøj, der kan høres i flere dele af byen med 2-3db, hvilket knapt er hørligt og på ingen måde kompenserer fra den øgede støj endnu en motorvejsforbindelse vil medføre.

Ifølge en rapport fra Vejdirektoratet vil bedre og flere veje, give øget efterspørgsel for at køre i bil. At lave en motorvej over Egholm, vil derfor skabe flere bilister og dermed yderligere støj. Desuden vil det være en kortvarig løsning, særligt i en tid med massive klimakriser, hvor det der er behov for, er færre biler og mere natur.
Med kun et gennemsnit på 1,04 passager i hver bil er løsningen derfor ikke flere veje, men færre biler. Trods elbiler ikke bruger benzin og ikke har motorstøj, har produktion af nye elbiler stadig et højt CO_2 aftryk, og den støj der primært kommer fra biler, skyldes dækkenes lyd mod vejene.

At oprette en motorvej gennem naturområder hvor der er større biodiversitet, truede dyrearter og mulighed for rekreation er uacceptabelt i sig selv. Men når motorvejen desuden kun vil forværre sundheden og det generelle velbefindende for byens beboere er det forkasteligt.

Jeg har selv kørt igennem limfjordstunnelen i myldretid. Som enhver anden Aalborgenser ved jeg, at kan jeg køre kl 14.55 vil jeg undgå at sidde i kø. Kører jeg først senere, kommer jeg muligvis til at sidde i kø i 10-15 minutter. Dermed er det ikke lang tid brugt

i motorvejskø, sammenlignet med andre områder i Danmark.
Jeg
har desuden en klar tro på, at hvis langt flere Aalborgensere benyttede sig af cykler eller offentlig transport, ville problemet være mindre. Desværre er den offentlige transport i Nordjylland så nedprioriteret at et fåtal anvender den, da det er både dyrt
og med få afgange. Aalborg bryster sig af at være en cykelby, men alligevel er biltransport både gennem og rundt om byen prioriteret langt højere.
Lastbiltransport
i myldretiden bidrager desuden til både uheld og længere kø.

Jeg
vil opfordre til, at man lytter til borgerne i Aalborgområdet og ikke vedtager en motorvej over Egholm. Mens der vælges en alternativ løsning, vil jeg derimod opfordre til at der laves forsøg med betalingsring omkring Aalborg eller gebyrer for at køre gennem
tunnelen samt at den kollektive transport prioriteres højere, også således at det er muligt at parkere på en pendlerplads, og tage en bus til arbejdet. Der er mange muligheder. Men at skade den lokale natur og sundhed må ikke være det.

Med
venlig hilsen
Matilde
Rydborg

https://ing.dk/artikel/biltrafikken-vokser-massivt
https://www.sdu.dk/da/sif/ugens_tal/32_2019
https://mst.dk/erhverv/rent-miljoe-og-sikker-forsyning/stoej/trafikstoej

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:06
Bilag: Processen Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema Processen.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Processen om en 3. Limfjordsforbindelse har været fejlagtig, manipuleret og mangler lovhjemmel.
Jeg gør indsigelse mod Miljøvurderingerne og Anlægsloven, da projektet er ULOVLIGT, fordi der findes relevante alternativer, som VD ikke har lavet opdaterede VVM undersøgelser af.* Projektet er derfor IKKE samfundsnødvendigt.*

Det er ulovligt og uhørt, at der ikke er lavet VVM af diverse realistiske alternativer til Egholmlinjen. Mange trafikforskere og borgere har kæmpet for det i mange år, men er blevet afvist på alle planer – med påstand om at linjeføringen var fastlagt. Dette på trods af, at ***Vejloven kræver, at rimelige alternativer undersøges***.*
Og når der ikke er lavet grundige og opdaterede VVM for diverse relevante alternativer, kan der på ingen måde konkluderes, at der ikke findes alternativer til en Egholmmotorvej eller at den er samfundsnødvendig.*

”Fastlæggelsen af linjeføringen” har været direkte pinlig og ikke et folkestyre værdigt. Det skete i en sommerferie i 2014 på et møde i Transportudvalget. Her skulle restmidler fra en Infrastrukturfond fordeles. En kreativ lokal advokat og politiker i transportudvalget, havde i pressen agiteret for, at det var meget synd for netop 6 specielle lodsejere i den nordlige del af Egholmlinjeføringen, at de var stavnsbundet af arealreservation til en mulig motorvej. Mærkværdigvis var det ikke lige så synd for andre i resten af landet som befandt sig i lignende situation. Men disse 6 lodsejere fik forlods-ekspropriation med penge fra restpuljen og dermed konkluderede transportsudvalget i øvrigt, at både linjeføringen var besluttet og at arealreservation i øst kunne ophæves.
”Linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse” blev altså fastlagt grundet forlodsekspropriationer af et transportudvalg på et tidspunkt, hvor politikerne allerhøjst kan have læst en meget fejlbehæftet og forkastet VVM fra 2011. Linjeføringen blev ikke besluttet ud fra relevant faglig viden eller ud fra kendskab til bearbejdede og opdaterede realistiske alternativer. Linjeføringen blev besluttet politisk.
I flg VD sker forlodsekspropriation ”...når projektet har en sådan fast karakter, at anmodninger om fremrykket ekspropriation kan realitetsbehandles”.
Mht. Egholmlinjeføringen var det omvendt. Det var ikke den faste projektkarakter der udløste forlodseksropriationer, men omvendt forlodsekspropriationer, som gav anledning til en fastere projektkarakter med ”fastlæggelse af en motorvejslinjeføring”. Jeg anfægter lovligheden i dette.

Det er *amatøragtigt at politiske beslutninger om infrastrukturforlig kan indeholde en konkret motorvej uden at der er udarbejdet en godkendt VVM for den*, og inden høringssvarene ifm VVM er behandlet. Det er at tage store og på alle måder dyre og kortsigtede beslutninger, uden overhovedet at kende konsekvenserne for samfundet. På tidspunktet for infrastrukturforliget i 2023 var der for Egholm-forbindelsen lavet 4 VVM-forsøg, som alle var blevet underkendt, fordi de ikke levede op til helt generelle myndighedskrav.

At både tidligere *VVM, supplerende MKR og Anlægslov kommer i høring samtidig og endog en meget kort høring og hen over julen*, viser, at transportministeriet ikke ønsker relevant faglig kritik og forbedringer, ikke ønsker NGO- og borgerinddragelse og ikke tager demokratiet alvorligt. Det er 1811 sider samt underrapporter og bilag som alt sammen skal tilgås digitalt på VD´s hjemmeside.
Hovedformålet med en høringsperiode er kvalitetssikre rapporterne ved at sikre at andre myndigheder, miljøorganisationer, diverse fagpersoner og almindelige borgere kan nå at læse og forholde sig til rapporterne. Det hindres med en så kort høringsperiode. At

perioden samtidig lægges hen over julen, hvor kvalificerende medarbejdere er gået på juleferie, myndighederne holder lukket og politikerne holder ferie umuliggør almindelige procedurer i forvaltninger og foreninger.
Både borgere, NGOér, Aalborg Kommune og Miljøministeriet har bedt om forlængelse.
Det hindrer i sidste ende at politikerne tager kvalificerede beslutninger og I risikerer derfor at vedtage en anlægslov behæftet med fejl.

Ang. **Natura2000 området på Egholm og fjorden omkring kan det kun tolkes som om, at det bevidst ikke er blevet udvidet gennem mange år**. Og det selvom området, hvor motorvejen over Egholm tænkes ført igennem, opfylder alle ornitologiske og biofaglige kriterier. Relevante myndigheder har ikke reageret på, at de gang på gang er blevet gjort opmærksom på, at eksempelvis den lysbugede knortegås´ tilstedeværelse i området i sig selv udnævner området til Natura2000-område. ***Det er ulovligt ifølge EU-lovgivning*.**

Af lovhjemmel mangler desuden
-Den strategiske miljøvurdering (SMV) – som s*kal være lavet ifm. trafikforlig i flg. EU-direktiver for borgerinddragelse* - uanset om den er implementeret i dansk lov.
-Drikkevandsdirektivet *er ikke implementeret i dansk lov.*
-VVM direktivet er *ikke juridisk korrekt implementeret i vejloven*.
-Habitatsdirektivet *er ikke implementeret i dansk lov*.
***Sidstnævnte 2 direktiver er ikke implementeret trods Åbningsskrivelse i 2016 desangående fra EU til Danmark, hvilket er uforståeligt*.**

Ovenstående udpluk fra processen udgør et ***kæmpe demokratisk problem***, da rigtig mange mennesker mister tillid til det politiske system, når politikere fuldstændig uden faglig argumentation, uden viden og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning som både trafikalt, økonomisk, naturmæssigt, sundhedsmæssigt og klimamæssigt er katastrofal. Når I forsvarer jer med en forældet politisk aftale uden gennemsigtighed. Og når I bryder loven for at gøre det.

Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".
Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.
Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.
Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Høring vedr. dårligt løsningsforslag
Sendt: 10-01-2024 19:05

Afsender

Navn: *Hanne Juul*

Rolle: *Borger*

Svar

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-91498

Modtagelsesdato: 2024-01-02

Overskrift: Skamstøtte eller alternativer

Argumentation: En vestlig forbindelse er uønsket af rigtig mange borgere i Aalborg Kommune, og det er alene velunderbyggede og saglige protester, der har lydt i debatten. Det er derfor meget arrogant af magthaverne at ignorere dette og end ikke vil drøfte eller se på andre muligheder. Det har ellers ikke skortet på alternative forslag, som ikke er så skadelige for miljø og mennesker. Man hører mange udtalelser som: "Nu er det jo besluttet! Der kommer en Egholmforbindelse, så tag en tudekiks..." Meget arrogant! Hvis dette bliver en realitet, kan vi se frem til 8 -10 års meget omfattende anlægsarbejde på en 20-22 km lang strækning på begge sider af Limfjorden, med forventede problemer som kødannelser, omkørsler og trafikpropper, (8 -10 år - det er længe!) indtil vi (måske) i 2035 kan indvie den største og dyreste skamstøtte, der nogensinde har været rejst i Danmark. Det er stadig ikke for sent at se på alternativer! Sendt fra min iPad

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anders Munk (andersvive92@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 19:04

Til Transportministeren.

Høringssvar ang. forslaget til Anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse med linjeføring hen over Egholm.

Jeg vil gerne gøre indsigelse mod lovforslaget, da det er i konflikt med EU's habitats direktiv. Projektet er derfor ulovligt, da der findes veldokumenterede alternative linjeføringer. Disse er ikke bare billigere, men giver også bedre trafikale muligheder for at løse trængsel. Et ekstra tunnelrør i øst giver større muligheder for fremtidig intelligent trafikstyring, fordi der er mange flere spor at dirigere trafikken hen i. Derfor er en udbygning af den eksisterende østforbindelse samlet set samfundsøkonomisk fordelagtig.

Egholm og de tilstødende naturarealer er hjemsted for truede dyrearter som f.eks. oddere, damflagermus og lysbugede knortegæs. Anlægget vil ødelægge levestederne for disse og andre truede arter (bilag IV-arter) og det er ikke videnskabeligt godtgjort i Miljøkonsekvens Rapporten (MKR for den 3 Limfjordsforbindelse), at der vil kunne genskabes alternative levesteder hvor disse arter vil flygte hen. Tværtimod giver rapporten udtryk for, at der ikke er videnskabeligt belæg for, at de foreslåede afværgeforanstaltninger vil virke. Dyrene er der, hvor de er, fordi der er godt at være. Det er noget, de selv har fundet ud af. Det er uvidenskabeligt at tro, at man bare kan flytte dem.

Anlægget vil desuden true vigtige drikkevandsboringer ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Disse vandforsyninger er centrale leverandører til Aalborgs borgere. I MKR angives der afværgeforanstaltninger, som er afhængige af fremtidige undersøgelser. Det vil sige, at man vil gå i gang uden at vide, hvad der kræves i tilfælde af opståede trusler, og derfor kan man selvfølgelig ikke garantere, at det vil lykkes at afværge. De nævnte foranstaltninger er mange og behæftet med så mange usikkerheder at en beskadigelse eller ødelæggelse af grundvandsreserverne lige så vel er højst tænkelige som ikke særlig sandsynlige.

Alle disse usikkerheder i anlægsfasen betyder stor fare for budgetoverskridelser, som vi ofte ser ved den slags store projekter. Som f.eks. ved forløbet med de nye supersygehuse.

Vi befinder os i en global biodiversitet krise, derfor giver det ikke mening at udrulle en 20 km lang 4 sporet motorvej gennem natur- og drikkevandsudvindingsområder, når der findes alternative løsninger, der er både bedre, billigere, og langt mindre belastende for miljøet.

Jeg vil gerne bede om en kvittering for modtagelsen af dette høringssvar.

Mange hilsner
Anders Munk
Jacob Paludans vej 6
9200 Aalborg SV
Mobil 25179782

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Mosegaard (hvorup.mosegaard@mail.tele.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:02
Bilag: Hvorup Mosegård 070124 (1).pdf;

Mvh

Erik Mosegård Pedersen

Hvorup Mosegård

Høvejen 61

9400 Nørresundby

tlf. 21925587

Hvorup Mosegård 070124

Indsigelse og høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Indledning

Indledende skal nævnes, at det er beskæmmende, at man igen i denne høring har valgt at give en meget kort periode til indsigelse, da den er lagt hen over jul nytår og derved forkortes med 10 dage.
Samtidig vælger man at dispensere fra flere punkter i Naturbeskyttelsesloven og dermed fratage borgernes ellers retlige krav på overholdelse af denne.
I forbindelse med sidste høring blev denne forkastet på grund af manglende beskrivelse af påvirkning og konsekvens for indgrebets indvirkning på miljø og fauna.

Hvorup Lergrave

Som lodsejer på den nordligste del af forbindelsen er det derfor bestyrtende at se, at man stadig ikke laver en saglig vurdering af påvirkningen af arealerne omkring Hvorup Mose og lergravene i området. Den vestligste af lergravene er Vendsyssels største sø på over 60 ha. Søen har en dybde på op til 25 m og er dermed i direkte forbindelse med de grundvandsførende kridtlag. Motorvejen føres forbi i en afstand af ca 60 m vest for søen. Der vil derfor med sikkerhed ske en forurening med mikroplast (dækrester) og andre miljøskadelige stoffer fra udstødning og bremsestøv.
Søen er en af de få, der i dag har en tilfredsstillende vandkvalitet, og den bør derfor beskyttes overfor denne risiko for forurening, da dette vil have direkte adgang til grundvandsreserverne i området.

Hvorup Mose og Dyreliv

Lige nord for lergravene ligger resterne af Hvorup mose. Dette skov/krat areal beskrives i rapporten som værende af ringe naturmæssig værdi. Dette er faktuelt forkert. Mosen henligger som uberørt natur med naturligt forfald af døde træer og vækster af naturligt forekommende arter af birk, bævreasp, pil og flere forskellige mos- og sphagnumarter. Dette sammen med miljøet omkring søerne giver et rigt og mangeartet dyreliv med bl.a. rørhøg, rørdrum, isfugl, mange andearter og store flokke af rastende gæs i vinterhalvåret. I området ses også en fast bestand af ynglende oddere. Desuden yngler også flere flagermusarter i området. Ligeledes er der ofte besøg af både kongeørn og havørn. Et ungt kongeørnepar påbegyndte i foråret 2022 redebygning i skoven, men de forlod reden inden den blev færdigbygget. Reden kan stadig ses i området.

Risiko for drikkevand

Det kan også undre at i en tid, hvor man skærper kravene til drikkevandsbeskyttelse, ønsker at placere en motorvej, som berører Aalborgs drikkevandsarealer både nord og syd for fjorden. Det er indiskutabelt, at det må give en voldsom forøgelse af risikoen for forurening af disse depoter.

Linjeføring og Etablering

Såfremt man mod al sund fornuft vælger at etablere en forbindelse vest om Aalborg, hvorved man lukker byen inde med motorveje på begge sider, må man som minimum kræve, at etableringen sker med mindst mulig gene for beboerne i de berørte områder. Dette er dog ikke tilfældet i den planlagte projektering. Nord for fjorden skal en stor del af strækningen etableres på store "dæmninger", hvor kørebanen hæves 5-6 meter over niveau. Dette giver store støjgener, der p.g.a. af vejens placering vest for beboelsesområder og højden, vil gøre, at det vil være vanskeligt at hindre denne støjspredning. F.eks. vil man ved krydsningen af Høvejen hæve hele motorvejs anlægget med tilkørselsramper op i 6 meters højde. Dette på trods af at Høvejen i forvejen er oppe i den ønskede højde både før og efter krydsningen. Hvis man i stedet sænkede banestrækningen fra Lindholm i et halvrør med ca 2,5 m,

ville det være muligt at sænke højden på hele motorvejsanlægget. både ved sammenkoblingen med Thistedvej nær lufthavnen, og det vil være muligt at lade Høvejen gå hen over motorvejen, samtidig vil støj fra jernbanen også kunne reduceres.
Denne løsning vil give markant mindre støj og derudover være langt billigere og reducere forbruget af sand. Det er uhørt, at der skal bruges 6,2 mill. kubikmeter fyld og sand på et anlæg der har så lille en samfundsforrentning. Grus og sand er en begrænset ressource, og man må derfor kræve, at der bruges mindst muligt af denne reserve
Ligeledes er sammenkoblingen med E39 uforholdsmæssig dyr og arealkrævende. Der ønskes en nedlæggelse af det sydgående spor på en ca. 2,5 km lang strækning og etablering af en ny sløjfe ind over vores arealer. Det giver igen en motorvej i 6-7 meters højde, hvor det sydgående spor på E39 skal krydse den 3. Limfjordsforbindelses tilkobling. I planoplæget udarbejdet af COWI i samarbejde med Vejdirektoratet, kommune og amt i 1996, var der planlagt en "almindelig" tilkobling til E39, hvor man blot førte det nordgående spor fra 3. Limfjordsforbindelse henover og langs med E39. Denne løsning er langt billigere,og man undgår at ødelægge et stort landbrugsareal. Hele denne manøvre skal udføres i et område, hvor etableringen er meget dyr, da det p.g.a. blød bund er nødvendigt at forbelaste vejstrækningen inden etablering. I øvrigt har man i den før omtalte plan fra 1996 ført Høvejen over motorvejen, og man omtaler området omkring lergravene som et værdifuldt natur- og rekreativt område (s. 43).
Vi håber derfor, man lader fornuften råde og får lavet en ny løsning, der er mere skånsom for beboere og natur i området.

Afslutning
Såfremt den skitserede løsning vælges, ønsker vi ikke at blive boende på ejendommen (slægtsgård gennem 153 år). Konsekvensen af en ny motorvej i området vil for os være en ødelagt ejendom med ituskårne arealer og ødelagte dræn. Vores erfaringer med manglende vilje fra Vejdirektoratets side til løsning af opståede problemer i forbindelse med eftervirkninger fra etableringen af E39, vil vi ikke igennem igen. Vores krav er derfor, at hele ejendommen (430 ha + 2 bygningssæt) bliver eksproprieret, da der kun vil være under halvdelen af den oprindelige ejendoms arealer tilbage.
Vi har samtidig et ønske om at købe en del af arealerne mod syd tilbage, hvis vi får tilladelse til at bygge en aftægtsbolig på dette areal. Desuden har vi en alder på 60+ og har et ønske om at afhænde ejendommen om 4-5 år.

Erik Mosegård Pedersen
Marianne Brogård Nielsen
Høvejen 61
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: tine@tinelilholt.dk (tine@tinelilholt.dk)
Titel: Fra Tine Lilholt Kristensen. Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen.
Sendt: 10-01-2024 19:00

Ålborg har de sidste 50 år gennemgået en rivende udvikling fra at være en rå industriby, til en åben, imødekommende, attraktiv studie- og kulturby med en smuk og indbydende havnefront.

Tanken om at byen skal omgives af en ring af motorveje både mod vest og øst mener jeg er yderst ødelæggende for byens fremtid.

Landskabet og det rekreative område med udsyn mod vest bliver fuldstændig ødelagt, og Ålborgs nu så attraktive boligområder i Vestbyen, Hasseris og Nørholm, samt Lindholm og Nr. Sundby vil blive ødelagt og vil ikke komme til at kunne få flere borgere til at vælge byen som bosted.

Vores samfund er i forvejen plaget af stress, visionsløs vækst for vækstens skyld, ødelæggende støj, og miljømæssige farer, som kan være direkte farlige for os mennesker og naturen.

Hvorfor ødelægge Nordjyllands nu så smukke, turistmæssigt attraktive, kulturelle og livfulde hovedstad med dette mortorvejsprojekt.

Der skal findes en anden løsning.

Med venlig hilsen

Tine Lilholt

musiker/billedkunstner

www.tinelilholt.dk

Bækkedalsvej 1

9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Egholm motorvej.
Sendt: 10-01-2024 18:58

Jeg frygter Egholmlinjen både nu og for vores næste generation. Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, der i blandt de fredede dyr, udsætte mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, der bliver højere end den fastsatte grænseværdi. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Vores grundvand og drikkevand bliver udsat for risici for at blive forurenet. For ikke at snakke om alt det asbest der er smidt i fjorden, der nu skal graves og rodes op i. Der er bestemt brug for flere undersøgelser.

Tænk jer om. Regler og love er til for at blive overholdt ikke tilpasses.

Hilsen Thomsen Lindholm.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Love og EU-direktiver skal overholdes
Sendt: 10-01-2024 18:57
Bilag: Love og EU.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Love og EU-direktiver skal overholdes
Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer:
I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor trafikudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.
Anlægsloven vil imidlertid ved sin vedtagelse sætte lovgivning på dette område ud af kraft.
Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Jeg anser, i lighed med en lang række organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser.
For habitatsdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter).
Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet).
Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det afgørende punkt om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig drikkevandets kvalitet.

Love og EU-direktiver skal overholdes

Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer:

I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor trafikudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.

Anlægsloven vil imidlertid ved sin vedtagelse sætte lovgivning på dette område ud af kraft.

Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Jeg anser, i lighed med en lang række organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser.

For habitatsdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter). Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet). Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med

fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det afgørende punkt om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig drikkevandets kvalitet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lucie Petersen (luciepetersen@hotmail.com)
Titel: 3. limfjordsforbindelse / Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 18:56

Som borger i Aalborg Vestby er jeg meget bekymret for naturen, klimaet og borgernes ve & vel, hvis projektet vedr. 3. Limfjordsforbindelse, med en motorvej over Egholm, gennemføres.
Jeg ønsker derfor, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Der er bl.a. følgende, som vækker min bekymring:

- **Asbest til stor skade for mennesker og natur**
- **Forurening af beskyttet drikkevand**
- **Støj, støj, støj – i en by som allerede er den mest støjramte i Danmark**
- **Ødelæggelse af øen Egholm – vinder af stilhedens pris**
- **Fortabelse af yngleområder, habitater m.m. for Bilag IV- og rødlistede arter**
- **Et projekt der ikke afløser det problem, det skal**
- **Penge direkte ud med badevandet**
- **Mangel på respekt overfor de regler og love der er – hvor er den demokratiske proces?**
- **Konsekvensen - ubetydelig, begrænset, moderat eller væsentlig**
- **Mangel på politikere, der rent faktisk vil kæmpe for natur, klima og miljø – og ikke bare siger, at de vil?**

Asbest
Der er veldokumenteret beviser for, at der er asbestdeponier, samt fund af asbest der hvor linjeføringen ønskes fra Tænketank GeoHav. Dette er desværre ikke udførligt beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten, og det skal det jo være, for at man kan godkende projektet. Ideen med rapporten er jo netop at få belyst ALT.

Drikkevand
Hvis motorvejen vedtages, vil linjeføringen gå tæt ved 2 sårbare boringsnære beskyttelsesområder, hvilket kan få konsekvenser for ca. 100.000 borgere, som dagligt drikker rent grundvand fra disse.
Hvor mange af os har ikke været i udlandet, hvor vi har måtte købe vand på flasker, fordi det i hanerne ikke kan drikkes? Det er det scenarie, vi vil ende med her, hvis der anlægges en motorvej så tæt ved beskyttelsesområderne.

Støj
De grænseværdier der anvendes i rapporten, er en gennemsnitsberegning over hele døgnet x 365 dage. Der vil derfor være væsentligt mere støj på visse tidspunkter af døgnet/dage, end på andre. WHO anbefaler max 53dB, men i rapporten anvendes 58dB.
Aalborg er allerede den mest støjramte by i Danmark. Der er megen vestenvind, og en motorvej vest for byen, kræver vist ikke nogen Sherlock Holmes til at regne ud, hvad det betyder.
I 2020 da Jeppe Bruus var formand for Transportudvalget nævnte han selv i en høring den 29.01.2020, at *"der i 2012 var 1,4 mill. danskere påvirket at vejstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier (58 dB), og at flere dør af vejstøj end dræbte i trafikken"*. Ift. udviklingen i støjgener, sagde Jeppe Bruus *"man kan bare se, hvordan det er eksploderet, bare de seneste 5-6 år"*, og *"derfor er det også et problem, som vi skal gøre noget ved"*.
Og hvad er det så, I politikere gør ved det? I vælger at fokusere på én løsning mht. at få løst de trafikale problemer der er, primært ved Aalborg. Og det er i form af endnu en motorvej, så Aalborg by vil blive omkranset af 2 motorveje.
Der har været rigtig meget i pressen omkring Silkeborg-motorvejen. Hvor støjberegninger ikke var korrekte. Og nu har borgerne der endnu en udgift mht. ekstra støjværn. Og det er i en tid, hvor alle kommuner i Danmark er presset på økonomien. Lad os ikke få lavet sådan en fejltagelse igen.

Ødelæggelse af øen Egholm
Egholm er den lille ø, der ligger 5 minutters sejlads med færge fra Aalborg Vestby. Øen fik i 2019 Stilhedsprisen fra "Vi elsker stilhed". Og tro mig, der er stille på den lille ø, og det opleves lige fra det øjeblik, du træder i land fra færgen. Til trods for hvad f.eks. tilhængere af motorvejen i Egholmlinjen vil sige, så er der faktisk et rigt dyreliv og natur på øen. Der er bl.a. Bilag IV-arter, og dem skal vi for alt i verden beskytte. Jeg ved godt, at frøer, tudser og flagermus ikke er de dyr, de fleste ser som nuttede. Så er det nemmere at forholde sig til f.eks. odderen. Men de har alle en plads i vores natur og økosystem, og det skal vi bevare. Og vi skal ikke skræmme dyr væk med metoder, der ikke er bevis for virker, eller

ødelægge deres habitater og yngle- og fouragerende områder. ***Og ja, der er brugbare alternative løsninger til en motorvej i Egholmlinjen!***

Bilag IV- og rødlistede arter
Det er ikke kun på Egholm, at der er rødlistede eller Bilag IV-arter. Det er der også ved andre steder på den 20 km lange strækning, og også her skal vi respektere det.

Et projekt der ikke løser det, det skal
Det anslås, at det vil tage fra ca. 10 år at anlægge Egholmmotorvejen. Det er tanken, at den skal aflaste den nuværende motorvej (E45 - og specielt tunnellen) samt Limfjordsbroen. Beregninger fra f.eks. trafikforskere, viser dog, at når Egholmmotorvejen står klar, vil den kapacitet, som skulle være frigivet på den anden motorvej (E45), næsten allerede være brugt op. Og det vil sige, at ca. 10 år efter "første spadestik", er der igen behov for at kigge på en ny løsning. Derfor giver det kun mening at få undersøgt/lavet en VVM for et ekstra (vendbart) rør ved Limfjordstunnellen.

Penge direkte ud med badevandet
Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er i Infrastrukturplanen 2035 noget af det dyreste. Og taget i betragtning af de ødelæggende konsekvenser den vil have, for bl.a. klima, natur og borgere, og at den ikke aflaster, det der ønskes, så er det virkelig dumme penge. Brug nu vores alles pengene fornuftigt – få en løsning, der på alle måder bare er bedre - for alt og alle.

Mangel på respekt overfor de regler og love der er – hvor er den demokratiske proces?
Danmark, det er da et demokratisk land, er det ikke? Det ville jeg for få år tilbage have svaret ja til. Men der er desværre blevet en tendens, hvor det ikke virker sådan. I stedet er oplevelsen, at politikerne bare siger et (når der skal høstes stemmer), men gør noget andet (når de er blevet valgt ind - hvad enten det er kommunalt, regionalt eller til folketinget).
At både den lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse og den supplerende miljøkonsekvensrapport er sendt i høring på én gang, med en meget kort frist (fra den 7. december 2023 til den 11. januar 2024), altså hen over jul og nytår, det er da en helt uacceptabel demokratisk proces.
At man i miljøkonsekvensrapporten desuden beder om fravigelse af EU regulerede habitatregler, ifm. odder på Egholm, med den begrundelse *"at forbindelsen er samfundsmæssigt nødvendigt, og der ikke findes alternativer"*, det er ikke i orden, for der er alternativer. Men igen og igen får vi borgere af vide *"det er besluttet"*. Og det kan godt være, at det er med i Infrastrukturplanen, men så længe der ikke er en anlægslov, så er der jo faktisk ikke noget, "*der er besluttet"*!
Det er heller ikke i orden, at anlægsloven:

- vil fjerne tilsynsmyndigheders adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes (også for miljøstyrelsens adgang).
- stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.
- fjerner muligheden for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet.

Konsekvensen - ubetydeligt, begrænset, moderat eller væsentlig?
I rapporten står der, hvordan noget er "vurderet" ud fra de 4 ord. Jeg synes, det er bekymrende, at denne rapport baseres på vurderinger. Det lader ikke til, at der er noget, der er "med sikkerhed".

- Væsentlig optræder 253 gange i rapporten.
- Moderat optræder 195 gange i rapporten.
- Begrænset optræder 293 gange i rapporten.
- Ubetydelig optræder 119 gange i rapporten.

Mangel på politikere, der rent faktisk vil kæmpe for natur, klima og miljø – og ikke bare siger, at de vil?
Hvis du har valgt at læse hele mit brev, håber jeg, du forstår den bekymring og frustration, jeg sidder med.
Specielt siden "klimavalget", da har den ene efter den anden politiker udtalt, hvordan de vil gøre noget for naturen, miljøet, klimaet, børnene, de ældre osv. osv. Men som borger ser det ud til, at det der tæller mest, det er vælgerstemmer, ministerposter og -biler – og så pyt med, hvordan vores miljø, klima eller natur har det. Og igen tager det ikke nogen Sherlock Holmes for at finde ud af, at det hele står ret skidt til!
DERFOR gør nu det rigtige, få undersøgt de alternativer, der rent faktisk er til en motorvej over Egholm, og vær stolt over, at du er en politiker, der tør gå mod (parti)strømmen – men være ærlig og tro mod dit (valg)ord!

Jeg vil gerne, at modtagelsen af denne mail bekræftes.

Venlig hilsen
Lucie Petersen
Cort Adelers Gade 7, 2th
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 18:55
Bilag: Trafik og Samfundsøkonomi Anlægslov.pdf;

Hermed indsigelse til Anlægslov.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Trafikalt og samfundsøkonomi.
Det er uforståeligt, at der holdes fast i projekt, som er ULOVLIGT bl.a fordi der ikke er undersøgt alternativer* og som IKKE er samfundsnødvendigt.*

Danmarks dyreste motorvejsstrækning med dårligste forrentning løser ikke trængselsproblemer i flg. VD.
VD´s beregninger i VVM2023 viser at skulle Egholmmotorvejen stå færdig, så vil trafikstigninger gøre at ***trafikken ved E45/tunnellen på åbningstidspunktet fortsat er over vejens kapacitetsgrænse på 80.000 køretøjer***. Når trafikken fortsat stiger bliver trængslen på E45 hurtigt som i dag og værre.
En motorvej over Egholm kan ikke aflaste tilstrækkeligt, da trafikanternes behov langt overvejende knytter sig til E45 pga arbejdspladser og institutioner i Aalborg øst og centrum.
Egholm forbindelsen vil også være en besværlig omvej ved trængsel som vil kræve at trafikanterne skal køre langt for at "vende" på motorvej E39 syd eller nord for at komme på E45 motorvejen igen eller vil kræve, at de skal køre på tværs gennem byens centrale veje, som i forvejen er for små og trafikbelastede.
Fremkommeligheden for ambulancer og brandvæsen vil af samme grund heller ikke bedres, da omvejene bliver for store og for tidskrævende.

Samfundsøkonomien ved Egholm forbindelsen er meget dårlig. ***Det er det projekt i infrastrukturforliget, som har den dårligste interne rente på kun 3,5%***.
Projektet løber kun lige rundt; allermest pga påståede tidsgevinster på 6,1 mia, som reelt er luftpenge, hvoraf en meget stor del er fritidskørsel, som det ikke burde være relevant at tælle med som en samfundsgevinst og pga en påstand om at hele anlægget incl tunnel har samme værdi om 60 år.
Og så løber det også lige rundt fordi der fortsat ikke er medregnet CO2 ved anlæg trods kendte tal.
Mærkværdigvis indgår støj som en positiv faktor, fordi man postulerer mindre støj på eksisterende veje og postulerer at støjen på de nye vej i gennemsnit bliver under den i forvejen alt for høje støjgrænse på 58 dB.
Mærkværdigvis regnes mere kørsel pga trafikspring også som en positiv faktor pga øgede statsindtægter.
VVM/MKR er baseret på utidssvarende beregninger fra en tid hvor klima, miljø, natur, støj og sundhed ikke havde betydning. Men det burde de have nu, hvor vi står i både biodiversitets- og klimakrise.

Projektet og vejloven er ulovligt, da der står i Vejloven, at rimelige alternativer skal undersøges* og selvfølgelig er det nødvendigt at kende opdaterede gennem-undersøgte alternativer for at kunne tage lovlige beslutninger om infrastuktur, for at kunne tage det – på alle måder - bedste valg og for at kunne konkludere om et motorvejsprojekt kan være samfundsnødvendigt.

Der findes ***alternativer***, som reelt afhjælper trængslen, giver langt bedre forrentning, er mindre klimabelastende, mindre belastende for natur og dyr, som ikke går igennem drikkevands beskyttelsesområder eller igennem asbestdepoter og som ikke støjbelaster en ny del af byen.
Flere alternativer er undersøgt og velbeskrevet af diverse trafikforskere. Disse skal VVM undersøges og opdateres. Eksempelvis vil ***et ekstra vendbar tunnelrør*** give en samlet kapacitet på 9 spor, hvilket er 1 spor mere end Elbtunnellen hvor der dagligt kører ca 150.000 køretøjer. Det vil være 50% forøgelse af antal spor og i praksis pga vendbarheden 100% ekstra kapacitet ved spidsbelastninger. Beregninger viser også, at en

ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel har langt større effekt på trængsel, håndtering af flaskehalse og fremkommelighed og dermed give større tidsgevinster.

Relevante alternativer skal undersøges før en lovlig anlægslov kan besluttes.
Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".
Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.
Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.
Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: stoffer h (stofferh@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 18:44

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Jeg er imod en udvidelse af motorvejen vest om Aalborg og henover Egholm idet dette vil berøre og forurene hidtil beskyttede grundvandsområder. I en tid hvor stadig flere kilder til drikkevand viser sig at være forurenede med pesticidrester, giver det ingen mening at ophæve beskyttelsen af en kilde til drikkevand uden for Aalborg og udføre forurenende anlægsarbejde og en kronisk forurenende motorvej henover det. Det drejer sig om drikkevandsreservoiret ved Drastrup. Desuden vil en sådan motorvej forstyrre områder som bebos af beskyttede arter under EU-regler, som man ikke har forholdt sig til i hidtidige vurderinger. Det drejer sig om gæs, strandtudser og odder. Dertil er området, som støder op til området hvor motorvejen planlægges, fyldt med asbest fra gamle asbestdeponier som ikke er indkapslede, og hvorfra asbest igennem årtier har bredt sig ud i fjorden i det område hvor motorvejen planlægges. Dette er dokumenteret af GeoHav. Frigivelse af asbest ville være en voldsom sundhedsrisiko for beboere i Aalborg. Dertil er rentabiliteten af en sådan forbindelse blevet udfordret af flere trafikforskere. Jeg opfordrer til at planerne om denne motorvejsudvidelse opgives.

Venlig hilsen
Christoffer Haugaard.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Alternativer til en Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 18:43
Bilag: Alternativer til en Egholmmotorvej.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Alternativer til en Egholmmotorvej
I stedet for at bruge 7,3 mia, kroner til en Egholmmotorvej foreslås det at pengene bruges til:
· Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland
· En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med
· Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
· Bedre mulighed for hjemmearbejde.
· Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
· Flere cykelstier og bedre forhold for cyklister
I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.
Bliv inspireret af Utrecht:
En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Alternativer til en Egholmmotorvej

I stedet for at bruge 7,3 mia, kroner til en Egholmmotorvej foreslås det at pengene bruges til:

· Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland

· En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med

· Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.

· Bedre mulighed for hjemmearbejde.

· Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.

· Flere cykelstier og bedre forhold for cyklister

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:
https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Vemming (acvemming@gmail.com)
Titel: Høringsvar indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 18:34

2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samtdelvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser,
   at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.
2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virkeborgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
   Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
   Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
   Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
   Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
   På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.
4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til døre".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Anne Vemming
Ananasvej 3
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Oline Pedersen (olineped@gmail.com)
Titel: Høringssvar Den tredje Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 18:30
Bilag: Høringssvar_Den tredje Limfjordsforbindelse.pdf;

Til Transportminister: Thomas Danielsen

Vi lever i en tid, der er præget af både klimakrise og biodiversitetskrise, og i det lys er det nødvendigt at stoppe op og finde nye løsninger på problemerne.

Anlæggelsen af nye motorveje er en del af problemet ikke af løsningen.

Vi vil med denne henvendelse protestere over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

En firesporet motorvej hen over Egholm er problematisk af flere grunde:

Af klimamæssige hensyn:

- Mere motorvej fører til mere privatbilisme og mindre offentlig transport

Af naturmæssige hensyn

- Der vil med anlæg af en motorvej i det pågældende område være risiko for, at man ikke kan sikre tilfredsstillende beskyttelse af truede dyrearter
- Der vil med anlæg af en motorvej i det pågældende område være risiko for frigørelse af asbest fra de asbest-lagre, der ligger langs fjorden
- Der vil med anlæg af en motorvej i det pågældende område være risiko for forurening af grundvand og drikkevand

Af menneskelige hensyn

- Anlæg af en motorvej i så bynært et område vil føre til øget støjforurening
- En vestforbindelse over Egholm vil føre til øget trafikal trængsel i Aalborg Vestby, hvilke vil være til gene for bydelens beboere generelt og derudover skabe en mere usikker skolevej for bydelens børn og unge
- Bydelens skoler og dagtilbud vil med anlæg af en motorvej miste værdifulde muligheder for at inddrage naturen i aktiviteter og undervisning
- Aalborg vil som by blive 'spæret inde' af to motorveje, hvilket vil være problematisk i forhold til fremtidig byudvikling.
- Med en motorvej i området spoleres mange rekreative områder, som er af stor betydning for mennesker livskvalitet og bydelens sociale liv, det gælder eksempelvis:
    - Naturområder på Egholm og i Lindholm, Kolonihaverne i Vestbyen, Vestre Fjordpark og Fjordbyen

Alle disse grunde burde være alt rigeligt til at stoppe dette anlægsprojekt. Men dertil kommer at projektet ikke engang løser byens trafikale problemer. Repræsentanter for transporterhvervet i Nordjylland har offentlig givet udtryk for, at en vestforbindelse ikke er løsningen for deres erhverv. Det er E 45, der er hovednerven op gennem Jylland mod Skandinavien.

Med det kommende Universitetshospital i Aalborg Øst, er det desuden endnu mere påkrævet at løse de trafikale problemer i Øst, hvilket kan ske ved et ekstra tunnelrør, der kan reguleres i forhold til myldretiden. En vestforbindelse er derfor ikke løsningen.

Venlig Hilsen

Oline Pedersen og Daniell Marcussen

Ryesgade 20, 1. sal

9000 Aalborg

Aalborg Vestby 10. januar 2024

Til Transportminister: Thomas Danielsen

Vi lever i en tid, der er præget af både klimakrise og biodiversitetskrise, og i det lys er det nødvendigt at stoppe op og finde nye løsninger på problemerne.
Anlæggelsen af nye motorveje er en del af problemet ikke af løsningen.

Vi vil med denne henvendelse protestere over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
En firesporet motorvej hen over Egholm er problematisk af flere grunde:

Af klimamæssige hensyn:
- Mere motorvej fører til mere privatbilisme og mindre offentlig transport

Af naturmæssige hensyn
- Der vil med anlæg af en motorvej i det pågældende område være risiko for, at man ikke kan sikre tilfredsstillende beskyttelse af truede dyrearter
- Der vil med anlæg af en motorvej i det pågældende område være risiko for frigørelse af asbest fra de asbest-lagre, der ligger langs fjorden
- Der vil med anlæg af en motorvej i det pågældende område være risiko for forurening af grundvand og drikkevand

Af menneskelige hensyn
- Anlæg af en motorvej i så bynært et område vil føre til øget støjforurening
- En vestforbindelse over Egholm vil føre til øget trafikal trængsel i Aalborg Vestby, hvilke vil være til gene for bydelens beboere generelt og derudover skabe en mere usikker skolevej for bydelens børn og unge
- Bydelens skoler og dagtilbud vil med anlæg af en motorvej miste værdifulde muligheder for at inddrage naturen i aktiviteter og undervisning
- Aalborg vil som by blive 'spæret inde' af to motorveje, hvilket vil være problematisk i forhold til fremtidig byudvikling.
- Med en motorvej i området spoleres mange rekreative områder, som er af stor betydning for mennesker livskvalitet og bydelens sociale liv, det gælder eksempelvis:
    - Naturområder på Egholm og i Lindholm, Kolonihaverne i Vestbyen, Vestre Fjordpark og Fjordbyen

Alle disse grunde burde være alt rigeligt til at stoppe dette anlægsprojekt. Men dertil kommer at projektet ikke engang løser byens trafikale problemer. Repræsentanter for transporterhvervet i Nordjylland har offentlig givet udtryk for, at en vestforbindelse ikke er løsningen for deres erhverv. Det er E 45, der er hovednerven op gennem Jylland mod Skandinavien.
Med det kommende Universitetshospital i Aalborg Øst, er det desuden endnu mere påkrævet at løse de trafikale problemer i Øst, hvilket kan ske ved et ekstra tunnelrør, der kan reguleres i forhold til myldretiden. En vestforbindelse er derfor ikke løsningen.

Venlig Hilsen

Oline Pedersen og Daniell Marcussen
Ryesgade 20, 1. sal
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Love og EU-direktiver skal overholdes
Sendt: 10-01-2024 17:53
Bilag: Love og EU-direktiver skal overholdes.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Love og EU-direktiver skal overholdes

Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer:
I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor trafikudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.
Anlægsloven vil imidlertid ved sin vedtagelse sætte lovgivning på dette område ud af kraft.
Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Jeg anser, i lighed med en lang række organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser.
For habitatsdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter).
Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet).
Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det afgørende punkt om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig drikkevandets kvalitet.
Bitt Juul Jensen

Love og EU-direktiver skal overholdes

Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer:

I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor trafikudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.

Anlægsloven vil imidlertid ved sin vedtagelse sætte lovgivning på dette område ud af kraft.

Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Jeg anser, i lighed med en lang række organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser.

For habitatsdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter). Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet). Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det afgørende punkt om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig drikkevandets kvalitet.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Mørch (egholm59@paradis.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 17:49
Bilag: Som menigt medlem af Aalborg Vandski klub.docx;

Til Transportministeriet.
Hermed vedhæftet høringssvar fra undertegnede , vedrørende forslag om anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg vil gerne bede om en kvittering for modtagelse af høringssvaret.
Venlig hilsen
Henrik Mørch Christensen
Egholm 59
9000 Aalborg
Tlf. 4057 9777

Hermed fremsendes høringssvar vedr. 3.
Sendt fra Mail til Windows

Som menigt medlem af Aalborg Vandski klub, protestere jeg herved i mod en evt. kommende motorvej over Egholm.

Vandski klubben belastes med støj og møg.

Naturen ved klubben belastes.

Bilag 4 arter og bilag 2 arter vil lide skade.

Jeg vil også gerne udtrykke min manglende forståelse af hvorfor Aalborg Vandski klub, ikke er at finde på høringslisten. Det må være en væsentlig fejl.

Vejen er planlagt klods op ad søen, og klubhuset, så en motorvej, som bliver anlagt i så kort afstand til klubbens område, vil da utvivlsomt afstedkomme væsentlige støjgener, og sikkert også dårlig luftkvalitet. Adgangen til klubben vil også blive besværliggjort, ikke mindst under anlæg af motorvejen.

Er der sikret, at adgangsvejen efter anlæg af motorvejen, vil kunne passeres af en stor kranbil, som den vi bruger til at hejse båd, bro, og hoprampe op med?

Vejforløbet er tiltænkt meget tæt på Vandskistadion i Voerbjerg, hvor Aalborg Vandski klub har sit virke.

Vores klubhus ligger kun ganske få meter fra hvor vejen er tiltænkt. Og som jeg forstår det, i en anseelig højde, så skidt og møg fra vejen, kan hvirvles over i vores sø, hvor støjen vil kunne høres, som en konstant brølen. Det vil nemt gå ud over medlemmernes lyst til at komme i klubben, hvor det i dag er normalt, at folk mødes, og er sammen i mange timer, og ud over at træne vandski, har et socialt fællesskab. Vandski er i den grad en familiesport, og det mere reglen end undtagelsen, at hele familien kommer i klubben..

Støjer vi da ikke selv?

Nej faktisk ikke! Der er gennem årene gjort meget for at få vandskibåde til at støje mindst muligt. F.eks. er udstødningen ført under vand, og der er sat en lyddæmpende kasse over motoren. Faktisk er støjen fra vandet, som slås væk af båden, kraftigere end motorstøjen. Derfor bliver det en meget anderledes, og meget mindre attraktivt, at færdes i Vandskiklubben, hvis der kommer en motorvej, så tæt på.

Rekreativt område?

Ja! På syd og vest siden af vandskisøen, er der for nylig etableret en offentlig gang og cykelsti, og man kan sige sig selv, at det også bliver langt mindre attraktivt, at bruge stien i fremtiden, hvis der anlægges en larmende motorvej tæt på.

I vandskisøen, er der nogle steder indrettet frie fiskepladser, og brugerne af disse vil også få en meget dårligere oplevelse ved at fiske i søen, hvis der kommer en motorvej.

Hvilken natur, er der ved vandskisøen?

Ved vandskisøen er der dokumenteret flagermus af arterne: Vandflagermus, Damflagermus, Dværgflagermus. Der vil givetvis ske adskillige trafikdrab af disse lavtflyvende arter, hvis der etableres en motorvej på tværs af Flagermusenes flyveruter, som forløber flere steder omkring søen.

Oddere er kendt fra Lindholm å, som forløber klods op ad vandskisøens vest-bred,

Der findes i øvrigt en lille koloni af Gøgeurt ved den sydlige del af søen. Som jeg ikke lige kan se er omtalt i Lovforslaget elle Miljøkonsekvensrapporten. Har jeg set forkert?

Det må da, i givet fald, være en graverende fejl?

Mvh

Henrik Mørch

Egholm 59

9000 Aalborg

Menigt medlem af Aalborg vandski klub.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Morten Larsen (morten@ellebakken21.dk)
Titel: Høringssvar: Kommentarer til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, Af Morten Larsen
Sendt: 10-01-2024 17:33

Anlæggelsen af en Limfjordsforbindelse over Egholm bør opgives. Der er ingen bydende samfundsmæssig nødvendighed i denne linjeføring, og den er uden udsyn til fremtiden, uden kulturhistorisk respekt og uden empati i forhold til lokalbefolkningen og Danmarks befolkning generelt. Derudover er den med stor sandsynlighed økonomisk urentabel og måske endda ulovlig.

De væsentligste argumenter imod linjeføringen over Egholm og gennem det vestlige Aalborg er følgende:

KULTURELT TAB

1. Det vestlige Aalborgs nuværende frie åbning mod landbrugslandet og den vilde natur er unik på landsplan. Man kan gå, cykle eller køre i bil uhindret fra Aalborgs brokvarter og ud gennem den vilde natur i Nørholm Enge og videre ud til landsbyerne vest for byen. Fra store dele af Aalborg har man ligeledes frit udsyn ud over disse områder samt til landbrugsøen Egholm, hvortil man kan sejle direkte fra byens brokvarterer. Disse forhold vil blive helt ødelagt med en motorvejsforbindelse over Egholm.
2. Det vestlige Aalborg og Egholm er et kulturhistorisk monument, som vi kun har ét tilbage af i Danmark. Den helt naturlige sammensmeltning af gammel industrikultur, vild natur og landbrugskultur findes stadig her. Det meste af Danmarks befolkning stammer fra dette miljø, én eller to generationer tilbage. Denne historie om det moderne Danmark lever endnu i det vestlige Aalborg. En trafikkorridor gennem vest-Aalborg, over Egholm og vest om Nørresundby vil reducere dette levende monument til en planche på et lokalhistorisk museum.
3. Egholm oplevet som en ø med ren landbrugskultur stort set midt i en stor provinsby med gammel storindustri og arbejderkultur (helt unikt på landsplan) vil reelt ophøre med at eksistere med en linjeføring over Egholm.
4. Det vestlige Aalborg og Egholm er aalborgensernes nærmiljø, og et flertal af disse er imod linjeføringen over Egholm. Men området er også et kulturmonument, som tilhører hele Danmarks befolkning, i samme grad som Jelling, Københavns middelalderby og Dybbøl Banke, og det bør derfor beskyttes.

NATUR- OG MILJØMÆSSIGT TAB

5. Uanset genoprettelsesplaner og tilsvarende beskrevet i miljøredegørelserne fjerner man i praksis adskillige helt konkrete habitater for beskyttelseskrævende dyrearter. Opfyldninger til glæde for oddere og paddehegn ændrer ikke ved, at man fjerner dyrenes habitater. Effekten af at oprette af nye habitater andre steder eller reparere eksisterende habitater er teoretisk. Fjernelsen af habitater er derimod stærkt indgribende og veldokumenteret.
6. Der er dokumenterede gode alternativer til en forbindelse over Egholm. Derfor er der ikke grundlag for at fravige lovgivningen om bevaring af habitater for særlige dyrearter.
7. Mennesket (homo sapiens) bør også opfattes som en art med et habitat, som man forringer yderligere med anlæggelsen af en vestforbindelse omkring Aalborg. Dette er et meget konkret forhold, der ofte glemmes ved planlægningen af store anlægsarbejder. Danmark er et lille habitat med mange betonbarrierer og et højt trafiktryk, der ifølge WHO stresser arten homo sapiens, og hvis man anlægger en yderligere trafiktung barriere mellem to vigtige og integrerede dele af habitatet, gør man det lille land mindre beboeligt for altid.

SAMFUNDSMÆSSIGE KONSEKVENSER

8. Vestforbindelsen over Egholm vil trafikalt primært gavne Jammerbugt Kommune. Med al respekt for denne kommune vil den aldrig blive en vækstmotor, hverken i Danmark eller regionen. Investeringen i en vestforbindelse er derfor ikke rentabel, hverken for Jammerbugt Kommune, for regionen eller for Danmark. Alle tre interessenter vil opnå en større økonomisk fordel ved at bevare de topografiske, naturmæssige og kulturelle karakteristika, der gør det vestlige Vendsyssel og Aalborg til et dejligt sted at besøge og slå sig ned.
9. Såkaldt rejsetidsforlængelse: Argumentet om, at Egholmforbindelsen er nødvendig for at undgå en beregnet forlængelse af rejsetiden på tværs af Limfjorden med 5 til 7 minutter i myldretiden, holder slet ikke. En sådan forlængelse er almindeligt accepteret og anerkendt i hele Danmark og i hele verden til alle tider. Dette kan man også leve med i Aalborg.
10. Potentiel trafikprop i nuværende tunnel: Argumentet om, at Egholmforbindelsen er nødvendig for at afbøde teoretiske trafikpropper ved uheld i den eksisterende tunnel eller en udbygget tunnel holder ikke: Trafikpropper er uundgåelige ved uheld, der spærrer en eller flere baner på motorvejsstrækninger. Det kendes fra hele landet, hver dag. Fokus bør være på at forebygge uheld.
11. Potentielle trafikgener: Argumentet om, at Egholmforbindelsen er nødvendig for at undgå trafikgener i forbindelse med udvidelsen af den eksisterende Limfjordstunnel og E45 holder ikke. Det er helt normalt og midlertidigt, at arbejdet med udvidelse af trafikårer giver trafikgener. Det kendes fra alle tider, senest fra forbedringen af motorvejsforbindelsen over Fyn. Her byggede man ikke en bro mellem Sjælland og Jylland for at undgå generne.

12. Der findes allerede en 3. Limfjordsforbindelse, nemlig jernbanebroen i Aalborg, som er en del af den eksisterende trafikkorridor, hvis potentiale bør udnyttes og måske udbygges. En motorvejsforbindelse over Limfjorden er ikke en fremtidssikring. Fremtiden vil ikke kunne bære hverken en stagnerende eller øget person- og lastbiltrafik, hvorfor jernbanen med nødvendighed vil blive en del af en fremtidig trafikløsning - med visioner, der rækker videre end til den nuværende generation af danskere.
13. Interessenterne, der går ind for en linjeføring over Egholm, er i meget høj grad transportvirksomheder nord for Limfjorden – vognmænd, lufthavn og færgeselskaber. Det fremgår af medlemslisterne i foreningerne, der går ind for forbindelsen. Det er ikke en bydende samfundsmæssig nødvendighed at sikre eller øge disse virksomheders omsætning.
14. Trafikken via en Egholmforbindelse vil sandsynligvis for en stor dels vedkommende blive personbiltrafik til indkøbscentrene med østasiatisk producerede forbrugsgoder i Skalborg syd for fjorden og lastbiltrafik til forhandlere af samme forbrugsgoder i fx Nørresundby nord for fjorden. Det er ikke en bydende samfundsmæssig nødvendighed at sikre denne trafik. Rent økonomisk vil det også være en usikker investering, da importen af østasiatiske varer snart kan blive hindret af udenrigspolitiske grunde, ligesom den generelle omsætning af forbrugsgoder sandsynligvis vil falde på længere sigt.
15. Demokrati er ikke bare flertalsstyre, men også beskyttelse af mindretal og lydhørhed over for befolkningen generelt. Kultur er ”alt det, der gør os glade” (jf. tidligere professor i psykologi og minister Lise Østergaard). Hvis man sløjfer det kulturmonument, der udgøres af det vestlige Aalborgs åbne forbindelse med det omgivende land, gør man mange mennesker kede af det. Dette er veldokumenteret i meningsmålinger i Aalborg og også på landsplan, hvor folketingsflertallet for Egholmsforbindelsen skrumper. Det er en demokratisk opgave at undgå dette. National og regional sammenhængskraft sikres ikke ved trafikløsninger alene, men ved lydhørhed over for befolkningen og ved trafikløsninger, der tilpasser sig befolkningens følelser.
16.

Med venlig hilsen

Morten Larsen
Ellebakken 21
2900 Hellerup

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: guldlene@jubii.dk (guldlene@jubii.dk)
Titel: Høringssvar - Den Tredje Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 17:25
Bilag: Høringssvar_limfjordsforbindelsen - Brud på EU-retten.pdf;

Til Transportministeriet,
I forbindelse med høring af Anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, vil jeg bede Transportministeriet tage vedhæftede i betragtning og jeg henstiller til at der anlægsloven udskydes til der er et fyldestgørende grundlag.
Med venlig hilsen
Lene Larsen
Guldborghaven 21
9000 Aalborg

Høringssvar
Den Tredje Limfjordsforbindelse
Anlægslov og Supplerende miljøkonsekvensvurdering

Att.

Vejdirektoratet og Transportministeriet

HØRINGSSVAR

I det følgende er nedenstående elementer beskrevet og bekymringen over en mulig vedtagelse af en anlægslov i modstrid med EU-retten, for hvilken der af offentligheden vil kunne anlægges en sag om brud på EU-direktiverne ved domstolene, er uddybet.

- Fravigelse Odder
- Supplerende miljøkonsekvensvurdering
- Påvirkning af vandforekomster
- Påvirkning af Natura2000

Fravigelse – Odder

1. Det følger af EU dommen C-463/20 Namur-est at fravigelser fra habitatbeskyttelsen skal foreligge før et projekt sendes i høring. Det dokument der hedder Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d er ikke en fravigelse, men et muligt grundlag for at kunne meddele en fravigelse fra artikel 12, litra d som omfatter levestedbeskyttelsen og retten til at beskadige eller ødelægge yngle eller rasteområdet. Dette er en klar mangel og det bør sikres at tilladelsen til at fravige bestemmelserne er meddel inden der på ny skal gennemføres en høring.

2. Da bortskræmningen af odder i særdeleshed må anses som en forsætlig forstyrrelse jf. artikel 12, litra b – så vil der også skulle meddeles tilladelse til denne aktivitet. Beskyttelsen er i dansk lovgivning implementeret i Naturbeskyttelseslovens §29a og det er Miljøstyrelsen der skal meddele tilladelse til at fravige beskyttelsen. Ifølge litra d er der forbud mod forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer. Denne beskyttelse er således ikke kun begrænset til at gælde i de perioder hvor odderen yngler eller vinterraster, men der er en udvidet pligt til at undgå forstyrrelse i disse perioder, der skal således meddeles tilladelse til at foretage en forsætlig forstyrrelse ved bortskræmning med hunde og dyrelyde uanset tidspunktet for bortskræmningen. Denne fravigelse skal også foreligge inden den offentlige høring. Det er således ikke korrekt når det i afsnit 2.3 antages at der ikke sker forsætlig forstyrrelse, da bortskræmning med hunde og lyde i særdeleshed må antages at være en forsætlig forstyrrelse. Da det fremgår af side 36 at det er 80 % der får deres unger i juni-november, så vil der yderligere være en risiko for at forstyrre de resterende 20% i perioden hvor de yngler ligesom forstyrrelsen der kan foretages, indtil udgangen af maj med stor risiko kan støde helt op til den periode hvor ungerne skal fødes i potentielt begyndelsen af juni.

3. Det fremgår af 2.3 at ” Såfremt det bliver nødvendigt med indfangning af individer f.eks. i forbindelse med flytning til nye levesteder, vil Miljøstyrelsen blive ansøgt om dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen. Som nævnt ovenfor så vil der skulle være redegjort for

denne forstyrrelse på afgørelsestidspunktet så offentligheden har tilstrækkelig mulighed for at se den samlede påvirkning på miljøet. Såfremt dette skal være nødvendigt, skal de fornødne tilladelser til at fravige artikel 12 litra, 1a, være meddelt inden den offentlige høring og inden projektet tillades.

4. Der skal være sikkerhed for at afværgeforanstaltningerne virker, idet der ikke er den tilstrækkelige sikkerhed for at brugen af hunde og lyde reelt har den effekt der ønskes, medfører det at usikkerheden ved effekten af bortskræmningen også skal indgå i fravigelsesbehandlingen ligesom risikoen for individdrab ved den mangelfulde bortskræmning burde have være behandlet ved en fravigelse.

5. Det fremgår af side 34 at: " Inden forlægning af Østerå skal den del af vandløbet, der påvirkes undersøges grundigt for odderhuler. Området forstyrres jævnligt inden gravearbejderne igangsættes for at sikre, at der ikke er oddere i området, hvor der sker anlægsarbejde. Dette gøres jf. principperne i afsnit 5.3.4." og " Brinkerne langs Østerå, som omlægges i den sydlige del af undersøgelseskorridoren, kan potentielt rumme odderhuler, og der indgår derfor afværgeforanstaltninger med eftersøgning af odderhuler og forstyrrelser, efter metoden, der er beskrevet i afsnittet om afværgeforanstaltninger " Her fremgår det for det første tydeligt at der ikke er lavet tilstrækkeligt med undersøgelse inden miljøvurderingen er foretaget idet der står at strækningen først undersøges for odderhuler i forbindelse med at gravearbejderne iværksættes. Hvis der skal graves i odderhuler, vil dette kræve en forudgående fravigelse der skal foreligge inden den offentlige høring og inden der bliver givet tilladelse til projektet/anlægsloven vedtages. Det fremgår også at området skal forstyrres jævnligt inden gravearbejderne – hvilket helt åbenlyst er en forsætlig forstyrrelse der heller ikke er tilladt– der er derudover ikke nærmere angivet hvilken periode denne forstyrrelse skal foretages i. Det er således udskudt til efter vedtagelsen af projektet at vurdere hvorvidt der er tale om et yngle- eller rasteområde hvilket ikke er i overensstemmelse med hverken habitatdirektivet eller VVM-direktivet. Det er således ikke korrekt at " Det vurderes på den baggrund, at odderens yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges ved projektet, og at den økologiske funktionalitet bibeholdes." alene fordi der ikke er foretaget de nødvendige undersøgelser og fordi der ikke er angivet nærmere omkring den periode hvor forstyrrelsen eller ødelæggelsen foretages.

6. Der fremgår at der skal etableres nye grøfter og vandhuller for at sikre den økologiske funktionalitet på Egholm. I henhold til bl.a. afgørelsen fra Baltic Pipe (19/06809 MFKN) så skal der være kendskab til omfanget og placeringen af disse tiltag på det tidspunkt hvor et projekt tillades og disse vil også skulle fremgå af materialet forud for den offentlige høring så der er vished for at A: den økologiske funktionalitet opretholdes i MINDST samme omfang og B: det skal være muligt at forholde sig til hvorledes etableringen af disse kompenserende foranstaltninger påvirker miljøet idet der også er elementer der kan påvirke de eksisterende forhold. Det er således ikke tilstrækkeligt med en skitse og formuleringer som " Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge." er for løse til at der er tilstrækkeligt med viden om hvad der rent faktisk skal ske på arealerne

7. For Lindholm Å er der de samme mangler som anført for Østerå

8. Den kumulative vurdering for påvirkning på Odder skal ikke kun foretages for tilsvarende projekter men for andre påvirkninger generelt der kan påvirke odderen i samme område. Det er således fejlagtigt når det angives at der ikke er andre kumulative påvirkninger idet grundlaget for vurderingen er utilstrækkeligt.

Supplerende Miljøkonsekvensrapport (MKR)

1. Det fremgår af holstebroafgørelsen fra MFKN (21/10121) at data der er over 5 år gamle ikke nødvendigvis er retvisende i forhold til at kunne vurdere en påvirkning og der bemærkes i afgørelsen at kommunen også skal forholde sig til alderen på deres §3 besigtigelser. Det fremgår af 4.1.1 at der ikke er udført supplerende besigtigelser for de områder der er besigtiget i 2016. Alderen alene tilsiger at der ikke er et tilstrækkeligt oplyst grundlag til at kunne foretage en vurdering idet en 7-8 års tidsramme langt overstiger den periode hvor naturen vil kunne udvikle sig. Specielt enge og moser samt heder vil kunne udvikle sig markant indenfor 7-8 år.

2. Det er ikke korrekt at driftsfasen ikke vil kunne påvirke naturområder idet NOx gasser er medvirkende til at øge kvælstofpåvirkningen af naturen – både de beskyttede naturtyper og habitatnaturtyperne. Det er således en klar mangel at der ikke er lavet tilstrækkelige vurderinger for påvirkningen i driftsfasen. Særligt for overdrevene (herunder de sure overdrev på udpegningsgrundlaget) er dette problematisk.
3. Både vand og damflagermus kan fouragere på Limfjorden, det er således utilstrækkeligt når påvirkningen på fourageringsområdet Limfjorden ikke vurderes og de ledelinjer som afbrydes der gør at flagermusene flyver fra deres indlandslokaliteter til Limfjorden – herunder specielt for damflagermus der kan flyve over længere distancer.

4. Bilag IV beskyttelsen gælder ikke kun for "væsentlige habitater for flagermus", så det er decideret fejlagtigt når det antages at der ikke er en påvirkning fordi der ikke forekommer større skove. De fleste af arterne trives ganske fint i mindre skovpartier eller ældre levende hegn og deres yngle- eller rasteområde er beskyttede uanset størrelse og placering – se bl.a. EU-dom Skydda Skogan (C-473/19 og C-474/19) hvor det fremgår at selv rasteområder for enkelte individer er omfattet af beskyttelsen mod beskadigelse eller ødelæggelse. Selve forudsætningen for vurderingen er derfor helt og aldeles forkert. Det skal af MKR fremgå om der skal fældes flagermusegnede træer og hvis der skal det, så skal disse undersøges individuelt og der skal foretages kompenserende foranstaltninger for disse. Det er ikke muligt på baggrund af det foreliggende materiale at vurdere om der er en risiko for påvirkning af yngle og rasteområder for flagermus. At et område ikke har stor betydning for flagermus, gør ikke at det ikke kan være beskyttet. Selve forudsætningen for vurderingen ses derfor at være mangelfuld. Der er kendskab til op til flere flagermusegnede træer inden for anlægskorridoren, hvorfor dette er ufuldstændigt belyst. Det fremgår af side 76 i den supplerende MKR at " Ved detailprojektering af projektet skal alle træer, der planlægges fældet, besigtiges for at undersøge, om der er mulige raste- eller ynglekolonier af flagermus. I forbindelse med detailprojekteringen skal det samtidig sikres, at bygninger, der skal nedrives, ikke indeholder yngle- eller rastekolonier af flagermus. Det kan f.eks. ske ved supplerende feltundersøgelser." Denne fremgangsmåde er ikke i overensstemmelse med

habitatdirektivet eller VVM-direktivet idet undersøgelsen og vurderingen udskydes til senere i processen. Dette er en klar og væsentlig mangel idet der skal skabes tilsvarende yngle- og rasteområder ved projekter hvor der påvirkes yngle eller rasteområder. Ved at udskyde disse undersøgelser til senere overtrædes forudsætningen for at kunne træffe afgørelsen idet påvirkningen skal vurderes ved førstkommende lejlighed. Derudover er damflagermus tilknyttet til bygninger og damflagermusen er tilknyttet natura2000 områderne med kalkminer. Denne udskydelse vil med meget stor sandsynlighed medføre at EU-domstolen vil ophæve anlægsloven hvis der anlægges en sag og denne skal forelægges præjudicielt for EU-domstolen. Hvis et hus fungerer som yngle- eller rastested skal der laves tilsvarende forbedringer et andet sted i det økologiske netværk som skal være funktionelt på tidspunktet for indgrebet, derfor kan undersøgelser ikke udskydes til nedrivningen skal foretages idet der i MKR skal redegøres for at der er lavet tilstrækkeligt med kompenserende foranstaltninger til at sikre opretholdelsen af den økologiske funktionalitet. Denne problemstilling er særligt relevant ved ejendommen på Teglværksvej hvor det er helt åbenlyst at vurderingen og undersøgelsen er udskudt og at der helt åbenlyst vil ske skade på yngle- eller rasteområde for trold/dværgflagermus.

5. Damflagermusene i Jylland er alle tilknyttet natura2000 områder idet den kendte viden siger at de alle er tilknyttet til kalkgruber. Alle kalkgruber er beliggende i Natura 2000 områder med Damflagermus på udpegningsgrundlaget og disse skal således behandles i habitatvurderingerne. Særligt de steder hvor damflagermusene er registreret skal der laves en vurdering – og hvis der i forbindelse med projektet skal nedrives ejendomme eller bygninger så skal det klart fremgå at disse er besigtiget forud for udarbejdelsen af MRK.
6. I afsnit 4.2.5 fremgår det at et areal ikke er omfattet af §3 beskyttelsen "da det er et fyldsted for flyveaske, der efterfølgende er afdækket med muldjord og tilsået med græs" Dette er ikke en konklusion der har ophæng i lovgivningen da det er historikken og botanikken der afgør om et areal er beskyttet eller ej. Et tidligere jordopfyld kan sagtens være omfattet af beskyttelsen hvis blot botanikken er til stede og hvis det har henligget uden omlæg i en tilstrækkelig lang periode – 7 år for eng/strandeng. Det er heller ikke korrekt at det kun er beskyttet mod omlægning til landbrugsformål hvis det er beliggende i byzone og byzonen har været gældende før 1992. Strandenge eller andre naturtyper der vokser sig ind i beskyttelsen efter 1992, vil ikke være omfattet af undtagelsen, det er således af afgørende betydning om engene også var enge i 1992 for at undtagelsen skal være gældende. Dette fremgår ikke af MKR!

7. Generelt for de beskyttede naturtyper så er det en fejlagtig konklusion, at en påvirkning er begrænset eller ubetydelig fordi en naturtype enten er i ringe eller dårlig tilstand eller hvis der kun skal inddrages mindre arealer. Det er ikke sådan naturbeskyttelsesloven fungerer. Selv mindre inddragelser vil kræve en dispensation uanset tilstanden på arealet. Hvis der skal meddeles dispensation til et projekt, vil det være en væsentlig påvirkning af det konkrete naturområde. Det har ingen betydning for om der påvirkes meget eller lidt, men om der kræves en dispensation for at kunne gennemføre projektet.

8. Placeringen af erstatningsnatur for de beskyttede naturtyper skal fremgå af MKR. Det skal klart kunne ses hvor denne natur skal ligge idet der er flere forudsætninger der skal være opfyldt, herunder at erstatningsnaturen som udgangspunkt skal ligge i nærheden af den

natur der fjernes. Det ses bl.a. af afgørelsen fra Nordskovvej i Silkeborg (MFKN NMK-510-00991, NMK-503-00173, NMK-501-00249). Der kan også være en påvirkning på miljøet ved anlæggelsen af erstatningsnatur, herunder om der f.eks. skal fældes flagermusegnede træer for at danne ny eng. Der skal ligeledes være tilstrækkelig vished for at naturtyperne kan udvikle sig på det pågældende sted hvor det kan have afgørende betydning hvad næringsindholdet er på en lokalitet i forhold til hvornår der vil kunne indfinde sig f.eks. nye overdrev.

9. Det fremgår af afsnit 4.5.1 at " Ved permanent inddragelse af beskyttet natur, anlægges erstatningsnatur så vidt muligt, så de nye naturområder bliver af samme type, som de områder der ødelægges. Erstatningsarealet anlægges derudover så tæt på det oprindelige naturområde, som det er muligt. Der kan dog være tilfælde, hvor naturtypen erstattes med en anden naturtype eller placeres i større afstand fra det påvirkede areal som følge af naturgivne og landskabelige forhold." Dette er i særdeleshed ikke en anvendelig fremgangsmåde. Der skal for at kommunerne kan meddele §3 dispensation til fjernelsen af §3 natur være redegjort i MKR for placeringen af erstatningsnaturen – denne vurdering af placering kan ikke udskydes til senere idet offentligheden således på tidspunktet af afgørelsen ikke har haft mulighed for at vurdere den samlede påvirkning af projektet ligesom miljøpåvirkningen af anlæggelsen af erstatningsnaturen ikke er kendt. Det skal klart fremgå hvor erstatningsnaturen skal udlægges og hvordan det via pleje sikres at der kan opnås den ønskede naturkvalitet. Der skal også være beskrevet hvor meget der erstattes – Forholdet er ikke korrekt anført idet det er uklart om det er forholdet 1:1? 1:2? 1:5?

10. Det fremgår af side 113 at " Paddehegn opstilles i maj, hvor padderne vil være stærkt tilknyttet vandhullerne. Herefter indfanges padder i fælder indenfor og udenfor hegnet og ved at fiske i vandhullerne med ketcher efter larver og adulte individer." Dette er en forsætlig indfangning der ikke kan gennemføres uden en forudgående fravigelse fra artsfredningsbekendtgørelsen – både i forhold til bilag IV arter og andre fredede padder. Denne fravigelse skal udstedes af MST og skal foreligge inden den offentlige høring jvf Namur-est EU-dommen.

11. Fjernelse af vandhuller der fungerer som yngle- eller rasteområder for bilag IV padder kan ikke gennemføres uden en forudgående fravigelse – denne praksis som Danmark p.t. kører med, vil med meget stor sandsynlighed ikke gå igennem en prøvelse hos EU-domstolen. Placeringen og udformningen af de vandhuller der skal fjernes, skal som minimum være klar så der ved høringen kan ses om den økologiske funktionalitet reelt er opretholdt for de lokale bestande. Denne fremgangsmåde hvor der ikke er redegjort for hvor vandhullerne placeres, er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet og VVM-direktivet.

12. For strandtudsen er det absolut ikke tilstrækkeligt at der vises et større skraveret område på den sydlige side hvor der kan laves kompensationsarealer. nogle af dem ligger ovenikøbet inde i motorvejssløjferne hvor dyrene vil potentielt gå til ved vandring til og fra arealerne.

13. Beplantning som afværgetiltag for flagermus hvor levende hegn byrdes vil ikke være effektivt i en lang årrække hvor bevoksningen ikke har nået en højde der virker ledende eller begrænsende for flagermusene. Det vil netop være i starten flagermusene er mest udsat for

trafikdrab da flagermus er meget stedfaste og følger de samme kendte linjer. Her vil flagermusene ikke blive bremset af en mindre beplantning, men søge via de normale flyveruter og ud på kørebanen. Ledelinjerne med ny beplantning vil først være funktionelle efter en længere årrække, der er dermed hverken den tilstrækkelige sikring mod forsætligt drab (dolus eventualis) eller tilstrækkelig med beskyttelse mod påvirkning af bestande idet flagermus har enormt lave reproduktionsrater og derved vil være særligt udsatte i forhold til at miste individer i en lokal bestand.

14. Det fremgår af 4.6.2 at der skal foretages overvågning i driftsfasen for at sikre at bestandene af bl.a. strandtudse kan opretholdes. En overvågning efter en tilladelse er meddelt er forbeholdt vilkår i en fravigelse. Hvis det er nødvendigt at foretage overvågning efter en tilladelse er meddelt så har der ikke været den tilstrækkelige sikkerhed på tidspunktet for vedtagelsen til at sikre hverken den økologiske funktionalitet eller bestandene. Nødvendigheden af at foretage efterfølgende monitering er således ikke i overensstemmelse med hverken VVM-direktivet, habitatdirektivet eller EU-domstolens praksis. For at kunne anvende denne fremgangsmåde vil der forud for tilladelsen skulle meddeles en fravigelse. Dette er gældende for alle bilag IV arter der skal moniteres.

Påvirkning af vandforekomster

15. For de målsatte vandløb gælder det helt generelt, jf. holstebroafgørelsen (MFKN 21/10121) og EU-dommene fra Weser C-461/13 og Association France Nature Environnement C-525/20) at selv midlertidige forringelse skal forvaltes restriktivt. En omlægning af et målsat vandløb vil medføre en nulstilling af den omlagte strækning, hvilket både medfører at kvalitetselementerne i den pågældende vil gå en tilstandsklasse ned og der vil efterfølgende på de strækninger hvor der etableres rørføringer være risiko for at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse. Denne påvirkning vil derfor kun kunne gennemføres hvis der forud for tilladelsen meddeles en fravigelse jf vandrammedirektivets artikel 4 stk. 7.

16. Det fremgår ligeledes af afgørelsen fra Holstebro at hvis der er ukendt tilstand for nogle kvalitetselementer så skal denne tilstand oplyses inden der kan foretages en vurdering af påvirkningen. Hvis dette ikke kan lade sig gøre kan der i stedet anlægges en "worst-case" tilgang til vurderingen. En worst-case vurdering vil være at antage at den pågældende kvalitetsparameter befinder sig i laveste tilstandsklasse hvor det følger af EU-dommen fra Weser at enhver påvirkning ikke vil kunne tillades uden en foregående fravigelse.

17. Det fremgår af side 165 at: " Såfremt nedsivning ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal, der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning. Med disse afværgetiltag vil der ikke ske en påvirkning af kvalitetselementerne i recipienterne og udledningen vurderes ikke at kunne hindre målopfyldelse." Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig idet der ikke på tidspunktet for afgørelsen reelt er overblik over de mulige konsekvenser. Hvordan sikres der f.eks. at der ikke sker udledning af okker? Skal det ske via okkerrensebassiner og hvor skal de i så fald ligge? Hvilket udløbstal er

fastlagt for de enkelte lokaliteter? Hvilket tidspunkt kommer denne påvirkning og kan renseforanstaltningerne bevirke at der udledes opvarmet og afiltet vand? Hvilke kemiske stoffer kan det oppumpede vand have i forhold til kravene i recipienten? Indhold af stoffer og indholdet af jern skal være oplyst på nuværende tidspunkt og der skal være redegjort for de faktiske problemstillinger inden tilladelsen kan meddeles og ikke først under arbejdets udførelse. Hvis kommunerne efterfølgende skal kunne meddele udledningstilladelse, skal det ske på baggrund af denne miljøvurdering og der er det ikke behandlet – derfor vil kommunerne ikke bruge denne MKR til at meddele de nødvendige tilladelser uden at ansøger indsender nye miljøscreeninger. Det fremgår at der først efterfølgende skal tages stilling til mulige afværgeforanstaltninger, men disse skal være beskrevet og vurderet i denne MKR for at kunne danne grundlaget for den efterfølgende tilladelse.

18. Det fremgår at " Indholdet af kvælstof og fosfor i grundvandet vurderes at være lavt og udgøre en ubetydelig af recipienterne i forhold til den øvrige kvælstofbelastning i oplandet. Merbidrag af kvælstof og fosfor fra udledning af grundvand vurderes ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i de målsatte vandløb Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å." Dette er ikke en juridisk korrekt gangbar fremgangsmåde idet efter anlægsloven og først ved detailprojekteringen laves en konkret vurdering af hver enkelt strækning i forhold til de konkrete næringsstofværdier i recipienten, hvorfor den Transportministeriets fremgangsmåde må bero på en retsvildfarelse.

    Det fremgår af side 167 at " Den endelige udformning af det nye tracé aftales med vandløbsmyndigheden." Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig i forbindelse med en miljøvurdering idet det fulde projekt skal være beskrevet i MKR. Forlægning af vandløb er at betragte som en regulering i både vandløbslovens og miljøvurderingslovens forstand hvilket også fremgår konkret af bilag 2 10.f. i miljøvurderingsloven. Hvis vandløbsmyndigheden skal kunne meddele tilladelse på baggrund af denne MKR så skal det være klart beskrevet hvilet forløb, hældning, bundkoter osv. der skal anlægges, det samme er gældende hvis anlægslovens hvidbog skal træde i stedet for reguleringstilladelsen. Det er således ikke i overensstemmelse med hverken Miljøvurderingsloven, VVM-direktivet eller vandløbsloven at udskyde den endelige udformning af udformning og trace til efter anlægsloven er vedtaget. Der er således heller ikke klarlagt hvilke afstrømningsmæssige konsekvenser forlægningen vil kunne have for både opstrøms og nedstrøms liggende matrikler og der er dermed ikke den forudsætning der skal være for at kunne meddele en tilladelse.

19. Det samme er gældende for alle vandløbene at der i tilstrækkeligt omfang i MKR skal redegøres for de afvandingsmæssige konsekvenser, forløb og trace.

20. Det fremgår f.eks. at der vil være en rørlægning på op til 54 meter. Selvom den anlægges som våd, vil det stadig defakto være en spærring for bl.a. fisk, men formentlig også odderen. Denne fremgangsmåde vil ikke være i overensstemmelse med vandrammedirektivet og vil ikke kunne gennemføres uden en forudgående fravigelse fra bestemmelserne i artikel 4. stk. 7.

21. Der er lavet vurderinger i forhold til vandrammedirektivet der går på om projektet vil forhindre målopfyldelse – disse er tvivlsomme i forhold til parameteren fisk idet der tillades

så lange krydsninger der defacto vil virke som spærringer, men vurderingerne i forhold til om en eller flere kvalitetselementer går en tilstandsklasse ned er slet ikke foretaget på trods af at vandløbet vil blive "nulstillet" over længere strækninger som følge af anlægsarbejdet.

22. Det fremgår af side 176 at " I anlægsfasen er der en kortvarig påvirkning af vandløbene i forbindelse med omlægninger og etablering af underføringer" Dette er ikke korrekt, ved at flytte et vandløb dør alle planter, alger og smådyr på den strækning der nedlægges og planterne vil ikke rekolonisere strækningerne med det samme, både fordi det tager tid helt naturligt og fordi strækningerne fremadrettet er beskyggede i et sådant omfang at planterne ikke vil kunne vokse under broerne. Der er således tale om en fejlagtig vurdering. Det fremgår af flere EU-domme at selv midlertidige forringelser skal forvaltes restriktivt. I forhold til den midlertidige påvirkning der blev arbejdet med ved klimasikringssagen fra Holstebro, som ikke kunne tillades, så vil denne "midlertidige" påvirkning fra en nulstilling af flere hundrede meter vandløb ikke på nogen måde kunne gennemføres uden en fravigelse.

23. Der mangler dokumentation for at Miljøstyrelsen ikke vil betragte rørlægningerne som spærringer – hvad ligger til grund for de vurderinger?? Det er ikke muligt for offentligheden at få den viden og det er derfor heller ikke muligt at forholde sig til problemstillingen på et fagligt grundlag. Rent biologisk er det svært at forestille sig at en nulstilling af en længere strækning og en overdækning på mere end 50 meter ikke vil fungere som en spærring.

24. Anlæggelse af sandfang på flere strækninger er en regulering i vandløbslovens forstand og en regulering i henhold til miljøvurderingsloven. Det er således ikke tilstrækkeligt at den endelige udformning og placering af sandfangene først sker efter miljøvurderingen er gennemført idet der så vil være tale om salamimetoden hvor den fulde påvirkning ikke er belyst. Hvor skal de placeres? Ligger de hvor der støder §3 op til vandløbet? Skal der fældes træer der kan have flagermus i for at komme til med maskineriet? Kan der være lampretter i det sediment der løbende skal opgraves?? Alt dette skal være belyst i MKR.

25. "Samtidig kan vandet, der udledes fra regnvandsbassiner i sommerperioden, have en højere temperatur end vandet i recipienten som følge af opholdstiden i bassinet, hvilket kan have betydning i mindre vandløb med lave vandføringer. Det vurderes dog at påvirkningen vil være ubetydelig i målsatte vandløb Østerå, Hasseris å og Lindholm Å på grund af vandløbenes vandføring og deraf følgende robusthed."
Denne vurdering er ikke i overensstemmelse med kravene til vurderingen idet der skal laves en konkret vurdering for hvert vandløb. Der ses slet ikke at være lavet en vurdering for de tilfælde hvor der vil være overløb fra bassinerne ved hændelser større end 5års hændelser og der ses ikke at være lavet robusthedsanalyser for de enkelte vandløb. Der står heller ikke hvad der skal neddrosles til og det fremgår ikke hvad den hydrauliske belastning er for de eksisterende vandløb. Disse vurderinger kan ikke udskydes til en detailprojektering men skal fremgå af MKR så det er muligt at forholde sig til den samlede påvirkning på miljøet som er det der er tiltænkt i en miljøvurderingsproces. For de elementer der er ukendt tilstand skal denne vurdering foretages ud fra et worst-case scenarie.

26. Det fremgår af side 179 at " Det er dog ikke umiddelbart muligt at afvise, at der kan ske en erosion i de mindre grøfter som følge af udledninger fra regnvandsbassiner. Erosionen kan

betyde, at der tilføres sediment til de målsatte vandområder, hvilket potentielt kan forringe den eksisterende tilstand." og derfor kan der ikke meddeles tilladelse til projektet medmindre der ligger en tilladelse til at fravige bestemmelserne jf. artikel 4 stk. 7.

27. " Den hydrauliske belastning af Hasseris Å vurderes derfor at være begrænset som følge af udledningen fra regnvandsbassinerne. Udledningen af BOD er på 4,8 mg/l og grænseværdi for opretholdelse af god tilstand for fisk er 1,5 mg/l og for DVFI 1,4-1,8 mg/l. Det kan derfor ikke afvises, at der kortvarigt og lige ved udløbet kan være en negativ påvirkning af fiske- og invertebratfaunaen i vandløbet. Koncentrationen vil blive fortyndet i vandløbet og påvirkningen vurderes ikke at være til hinder for opfyldelsen af god økologisk tilstand." denne vurdering er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i vandrammedirektivet. Her henvises bl. Til sagen fra Horsens (22/02461) der medførte at MST træk deres vejledning tilbage. Derudover kan der ikke meddeles tilladelse til projekter der medføre gentagne negative påvirkninger af den nuværende tilstand.

28. "Udledningerne af vejvand vil, efter rensning i regnvandsbassinerne der repræsenterer bedst anvendelig teknologi (BAT), være at betragte som alm. regnvandsbetingede udløb. Der vil i kraft af, at indholdet i vejvandet for kobber, zink og benz(a)pyren, overskrider miljøkvalitetskravet (MKK) i vand for de pågældende stoffer, lokalt i/ved udledningspunkterne sandsynligvis også forekomme overskridelse af MKK i vandet, der udledes til. Dette er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb og kan med de nuværende teknologiske muligheder ikke elimineres fuldstændigt. Overskridelserne vurderes som værende kortvarige og af varierende intensitet, da der, som de analyserede prøver fra f.eks. vandløbene (se afsnit 5.2.2) viser, er stor variation i koncentrationen af stofferne i vandløbene." se Horsensafgørelsen for hvordan man ikke skal gøre. det her minder påfaldende meget om den samme tilgang som klagenævnet allerede en gang har vejet og fundet for let da det er i strid med EU-retten.

29. " Disse observationer viser således, f.eks. at tilledningen af vejvand til Østerå i juni ville have forbedret tilstanden, da vejvandet ville være fortyndende i forhold til kobber." denne vurdering er sådan set korrekt, men det er stadig ikke i overensstemmelse med direktivet hvis koncentrationerne af kobber i udløbsvandet også er for højt. så vil der stadig være en koncentration over grænseværdien selvom der sker en fortynding hvilket ikke vil kunne tillades.

30. Det fremgår at der skal erhverves jord til at reducere udvaskningen " For at sikre at udledningen af vejvand ikke medfører en yderligere belastning af de målsatte vandløb med kobber, zink og evt. andre miljøfremmede stoffer skal der erhverves landbrugsjord som omlægges til natur, skov eller varigt græs. Arealerne der skal erhverves, er opgjort i Tabel 5-40". Der skal dog være råderet over disse arealer på det tidspunkt hvor tilladelsen meddeles (se blandt andet Planklagenævnets afgørelse fra Hillerød renseanlæg). Alene af den grund at offentligheden skal have mulighed for at kunne se hvilke arealer der berøres og de omlægninger til skovrejsning også kan være omfattet af VVM direktivet så skal det fremgå af MKR hvor der skal rejses skov. Det er ikke muligt for offentligheden, ud fra den anvendte fremgangsmåde, at vurdere den samlede miljøpåvirkning.

31. Det fremgår at der skal overvåges fisk før og efter. For det første så burde overvågningen af fiskene før projektet være de data der danner grundlaget for vurderingen og for det andet vil det ikke være muligt ud fra VVM direktivet at træffe en afgørelse omkring påvirkning på et kvalitetselement på et så usikkert grundlag at det er nødvendigt at gennemføre efterfølgende monitering. Her henvises igen til holstebroafgørelsen hvor det fremgår at : " Nævnet forudsætter, at vilkårene er indsat for et reducere potentielle skader på gydebanker, og at projektets påvirkninger på gydebanker således først anskueliggøres, når projektet er etableret, og at der således ikke er sikkerhed for påvirkning og eventuelt skade på gydebankerne på tidspunktet for VVM-tilladelsen. Nævnet bemærker, at det er en forudsætning for, at VVM-redegørelsen vil kunne danne grundlag for en VVM-tilladelse, at den indeholder en vurdering af, hvorvidt det aktuelle projekt vil kunne påvirke gældende miljømål og den aktuelle tilstand for de berørte overfladevandområder, og i givet fald, om projektet vil udgøre en hindring for opnåelsen af de gældende miljømål.". Der skal være vished for påvirkningen på det tidspunkt hvor anlægsloven vedtages!

32. Der ses ikke at være redegjort for om der findes gydebanker på de strækninger der skal flyttes, om der er et fald der sandsynliggør at der er gydepladser for fisk og i så flad hvilken betydning de konkrete vandløbsstrækninger har for fiskebestanden i de enkelte vandløb. Vurderingen er således foretaget på et ikke tilstrækkeligt grundlag og det er ikke muligt at konkludere at det ikke vil medføre hverken midlertidige fald i tilstandsklassen eller at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse.

33. Det fremgår af afsnit 13.4 at: "De strækninger, hvor grundvandssænkning kan være relevant, er blevet identificeret på et overordnet niveau i skitseprojektet, men der er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Der vil blive fortaget en nærmere vurdering af påvirkninger i detailfasen, når omfanget af grundvandssænkningen er kendt." og at "Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer". Ud fra dette fremgår det klart at tilladelsesmyndigheden i form af Transportministeriet (Folketinget) ikke har kendskab til det konkrete projekt der skal vedtages en anlægslov for, hvorfor en vedtagelse af anlægsloven vil medføre at der gennemføres et projekt der ikke er kendskab til eller er fuldt belyst, hvilket er i strid med Vandramme direktivet idet en medlemsstat er forpligtet til at nægte at give tilladelse til et projekt, såfremt sidstnævnte kan medføre en forringelse af tilstanden for et berørt overfladevandområde eller indebærer risiko for, at der ikke opnås en »god tilstand« for overfladevand (jf. i denne retning dom af1.7.2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, præmis 47, 48og 50)

34. Det følger af det ovenstående, at Transportministeriet (Folketinget) under tilladelsesproceduren for et projekt, og således inden der træffes afgørelse i form af en anlægslov, i henhold til artikel 4 i direktiv 2000/60 er forpligtet til at kontrollere, om

projektet kan have skadelige virkninger på vandmiljøet, som vil være i strid medforpligtelsen til at forebygge forringelse og forpligtelsen til at forbedre tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Denne bestemmelse er derfor til hinder for, at en sådan kontrol først foretages efter vedtagelsen af anlægsloven i Folketinget (jf. i denne retning dom af 1.6.2017, Folk, C-529/15, EU:C:2017:419, præmis 36 og 39).

35. Miljøkonsekvensrapporten som skal danne grundlag for en korrekt vedtagelse af anlægsloven skal således indeholde de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet i forhold til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60m hvilket den supplerende MKR ikke honorerer.

36. Det er afgørende for en korrekt vedtagelse af en anlægslov, at oplysningerne i det dossier, der stilles til rådighed for offentligheden, gør det muligt for offentligheden at få et præcist overblik over projektets indvirkninger på de pågældende vandområders tilstand, så offentligheden kan efterprøve, om de forpligtelser, der navnlig følger af artikel 4 i direktiv 2000/60, overholdes. Nærmere bestemt skal de fremlagte data være af en sådan art, at de viser, hvorvidt det pågældende projekt, henset til de kriterier, der er fastsat i vandrammedirektivet, kan føre til en forringelse af et vandområde. Under alle omstændigheder gør et ufuldstændigt dossier eller usammenhængende oplysninger i en lang række dokumenter som det er tilfældet i transportministeriets afrapportering af miljøkonsekvensrapporten og gennemførsel af høringen det ikke muligt for den berørte offentlighed at deltage i beslutningsprocessen på en hensigtsmæssig måde og opfylder derfor ikke de krav, der følger af artikel 6 i direktiv 2011/92.

37. Det fremgår endvidere ikke at miljøkonsekvensrapporten om berørte vandindvindere af grundvand er blevet hørt idet det følger af EU-domstolens praksis at fysiske og juridiske personer, der er direkte berørt af en tilsidesættelse af direktivbestemmelser på miljøområdet hvilket vil gælde for projektets påvirkninger på vandindvindingen, skal kunne kræve af de kompetente myndigheder eller i givet fald ad rettens vej, at de pågældende forpligtelser overholdes (jf. dom af3.10.2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland m.fl., C-197/18, EU:C:2019:824, præmis32).

38. Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport og de i denne oplistede beskrivelser og juridiske grundopfattelser rummer således betydende uoverensstemmelser med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger idet denne skal fortolkes således, at den er til hinder for, at den kompetente myndigheds kontrol med overholdelsen af de i artiklen fastsatte forpligtelser, herunder forpligtelsen til at forebygge forringelse af tilstanden for de vandområder – såvel overfladevand som grundvand – der berøres af et projekt, først kan finde sted, efter at der er givet tilladelse til projektet.

39. Artikel 6 i direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at de oplysninger, der skal stilles til rådighed for offentligheden under tilladelsesproceduren for et projekt, skal omfatte de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet, henset til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60, hvilket betyder at en anlægslov der vedtages på grundlag af den gennemførte høring og det af

transportministeriet udarbejdede dossier med flere forskellige miljøkonsekvensrapporter vil være i åbenlys strid med EU-retten og ikke følge almindelig kendt praksis fra EU-domstolen.

Påvirkning af Natura 2000

40. For natura 2000 vurderingen er den kumulative vurdering og projektbegrebet ikke sammenfaldende med projektbegrebet der kendes fra VVM. Dette ses bl.a. i EU dommen fra Moorburg hvor der skulle laves kumulerede vurderinger med andre ældre vandkraftværker. Det er således både eksisterende og kommende påvirkning der skal vurderes i forhold til – og den kumulerede påvirkning er således utilstrækkeligt vurderet idet eksisterende påvirkning slet ikke er inddraget.

41. Det biologfagligt set åbenlyst at med den tætte distance til Habitatområde nr. 15. så vil den bestand der er tilknyttet Egholm også være en del af den bestand der er tilknyttet H 15. Hvis det kræver fravigelser fra bilag IV beskyttelsen i henhold til habitatdirektivets artikel 16, så vil det også kræve en fravigelse i henhold til artikel 6.4.

42. Konklusionerne i konsekvensvurderingen er ikke i overensstemmelse med kravene til en konsekvensvurdering her et eksempel: " Samlet vurdering af påvirkning På baggrund af ovenstående vurderes påvirkningen fra undervandsstøj fra anlægsarbejdet at have en medium påvirkning af spættet sæl i form af adfærdsændringer, maskering og risiko for midlertidigt høretab. Risikoen for permanent høretab for spættet sæl vurderes at være lav. På den baggrund kan det udelukkes, at påvirkningen af spættet sæl på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N15 er væsentligt negativ." I konsekvensvurderingen skal der udenfor rimelig videnskabelig tvivl kunne afvises en skade på udpegningsgrundlaget ikke en væsentlig negativ påvirkning. dette viser at der ikke har været den korrekte forståelse for hvad processen rent faktisk indebærer på trods af at det beskrives i de indledende tekster. Der er ikke redegjort for om området hvor der skal arbejdes på er et vigtigt fourageringsområde for arterne på udpegningsgrundlaget, og om den bortskræmning der sker kan have en effekt på bestanden hvis den sker på tidspunkter hvor dyrene er drægtige eller fødesøgende med diende unger. Hvis de har diende unger der ligger i nærheden, vil de så kunne udvise den tilstrækkelige flugtrespons for at sikre mod høreskader? En ting er at nedramningen af de enkelte pæle ikke sker over en lang periode, men hvis selve anlægsarbejdet sker over en længere periode, hvad vil den samlede periode så betyde for en bestand i området kun 14 km væk? Der skal kunne afvises en skade det er ikke tilstrækkeligt blot at skrive at en risiko er "lav" – forsigtighedsprincippet vil være gældende her og skal altid komme områdets udpegningsgrundlag til gode, en anden tilgang som den Transportministeriet benytter her, vil være i modstrid med de EU-retslige forpligtigelser.

43. Det fremgår at " Projektet medfører ingen påvirkning af hav- og flodlamprettens gydeområder i vandløbene." dette er en helt ubegrundet vurdering! Umiddelbart vil flere af de vandløb der skal arbejdes i være potentielle gydevandløb for hav- og flodlampret og da udløbet af vandløbene er forholdsvist tæt på habitatområdet er der stor sandsynlighed for

at eventuelle lampretter i vandløbene er en del af bestanden i habitatområdet i Limfjorden. Der skal redegøres for om de lange broer over 50 meter vil have en barriereeffekt på lampretterne, om de sandfang der skal etableres, vil kunne være opvækstområde for lampretlarverne inden de trækker ud i Limfjorden og om en tømning af disse bassiner vil kunne medføre tab af lampretter. Der skal ligeledes redegøres for om sløjfningen af flere vandløbsstrækninger sker hvor der er gydebanker for lampretterne og om der er risiko for at bestandene skades hvis bortgravningen sker på tidspunkter hvor der er æg og larver i vandløbene. Der skal også redegøres for om udledningen af stoffer fra forsinkelsesbassinerne kan påvirke lampretter i de forskellige livsstadier. Vurderingerne på lampret er mangelfulde og utilstrækkelige.

44. Der er generelt ikke foretaget kumulative vurderinger for habitatområderne hvilket er en væsentlig retlig mangel. Påvirkningerne på fugle skal eksempelvis ses i kumulation med andre eksisterende og kommende planer og projekter, herunder flere af de eksisterende og kommende vindmølleparker i området.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kim Nørgaard Jensen (knj@about-it.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 17:11
Bilag: Egholm_knj.pdf;

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Rettidig omhu - stop skandaleprojektet til 9 milliarder inden det forvolder uoprettelige og uigenkaldelige skader. Der finder alternativer, som er bedre i forhold til samfundsøkonomien, støjgener, naturbevarelse, CO2 udslip, ressourceforbrug, forudsigelig gennemførelsestid etc.

Nuværende tunnel fra 1969 har kapacitetsmæssige udfordringer 2 timer om morgenen i den sydlige retning og 2 timer om aftenen i den nordlige retning.
Trafiktrængsel opstår grundet ”rush-hour”, idet de mange bilister der kommer fra tilkørselsvejene (syd og nord) skal flettes ind i den nuværende tunnel, som giver flaskehalsproblemer, da den ikke kan rumme mængden af biler i de 2 timer (morgen/syd og aften/nord).

Egholmsmotorvejen
Egholmsmotorvejen på over 20 km er tiltænkt etableret vest om Aalborg igennem fredelig natur og by, over en idyllisk rekreativ ø (Egholm) med en tunnel (1.118m), to lavbroer samt 14 motorvejs-broer, 2 motorvejskryds - og dette til trods for at Aalborg udvikler sig øst omkring det nye supersygehus og nuværende industri. Denne løsning til 9 milliarder forbedrer, men løser ikke trængselsproblemerne. Derimod medfører den støjgener for 26.000 borgere, væsentlig natur fjernes, vandløb omlægges, drikkevandsråder ødelægges.

Udbygget E45
Der findes alternativer - et alternativ, som er billigere (3 milliarder), mindre CO2 belastende, ødelægger ingen natur og giver ingen støjgener og så er det langt hurtigere og mere forudsigelig at etablere. Dette alternativ består af udvidelse af eksisterende tunnel (2 x 3 spor) med en ekstra tunnel (582m) tilsvarende nuværende med 2 x 3 spor. Dette betyder 6 spor nord og 6 spor syd, som i de 2 x 2 timer (rush-hour) om dagen, skal styres ’intelligent’ så der om morgenen er 8 spor syd (4 spor nord) og om eftermiddagen er 8 spor nord (4 spor syd).

Opfordringen er at stoppe dette **politiske drevet skandaleprojekt** som er et ”visionært” forslag fra 1958, og i stedet at overveje bedre og billigere alternativer baseret på nutidig teknologi.

Med venlig hilsen
Kim Nørgaard Jensen
Johan Skjoldborgs vej 39
9200 Aalborg SV
Mobil: 2267 7000

Rettidig omhu - stop skandaleprojektet til 9 milliarder inden det forvolder uoprettelige og uigenkaldelige skader. Der finder alternativer, som er bedre i forhold til samfundsøkonomien, støjgener, naturbevarelse, CO2 udslip, ressourceforbrug, forudsigelig gennemførelsestid etc.



Nuværende tunnel fra 1969 har kapacitetsmæssige udfordringer 2 timer om morgenen i den sydlige retning og 2 timer om aftenen i den nordlige retning.

Trafiktrængsel opstår grundet "rush-hour", idet de mange bilister der kommer fra tilkørselsvejene (syd og nord) skal flettes ind i den nuværende tunnel, som giver flaskehalsproblemer, da den ikke kan rumme mængden af biler i de 2 timer (morgen/syd og aften/nord).

Egholmsmotorvejen

Egholmsmotorvejen på over 20 km er tiltænkt etableret vest om Aalborg igennem fredelig natur og by, over en idyllisk rekreativ ø (Egholm) med en tunnel (1.118m), to lavbroer samt 14 motorvejsbroer, 2 motorvejskryds - og dette til trods for at Aalborg udvikler sig øst omkring det nye supersygehus og nuværende industri. Denne løsning til 9 milliarder forbedrer, men løser ikke trængselsproblemerne. Derimod medfører den støjgener for 26.000 borgere, væsentlig natur fjernes, vandløb omlægges, drikkevandsråder ødelægges.

Udbygget E45

Der findes alternativer - et alternativ, som er billigere (3 milliarder), mindre CO2 belastende, ødelægger ingen natur og giver ingen støjgener og så er det langt hurtigere og mere forudsigelig at etablere. Dette alternativ består af udvidelse af eksisterende tunnel (2 x 3 spor) med en ekstra tunnel (582m) tilsvarende nuværende med 2 x 3 spor. Dette betyder 6 spor nord og 6 spor syd, som i de 2 x 2 timer (rush-hour) om dagen, skal styres 'intelligent' så der om morgenen er 8 spor syd (4 spor nord) og om eftermiddagen er 8 spor nord (4 spor syd).

Opfordringen er at stoppe dette **politiske drevet skandaleprojekt** og overveje bedre og billigere alternativer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: N M (nm_dejavu@hotmail.com)
Titel: EGHOLM
Sendt: 10-01-2024 17:09

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives!

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen grundige undersøgelser mod en motorvej i Egholmlinjen samt fremførte

argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig. Desuden tilslutter jeg mig EL´s høringssvar:

Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenet og øge CO2 udslippet!

Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at udvide den eksisterende motorvejsforbindelse, hvilket også vil medvirke til at øge biltrafikken. Derfor skal der investeres i alternativer til øget bilkørsel i form af bedre forhold for cyklisme, kollektiv trafik, samkørsel, delebiler, pendlerparkering nord og syd for fjorden, fleksible arbejdstider m.v.

Mere negativ klimapåvirkning
Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO2 udslippet – hertil kommer det CO2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO2 udslippet strider både mod statens, Aalborg Kommunes klimapolitik, Paris-aftalen, klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

Flere rammes af støj
Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt end etableringen af en ny motorvej

Natur og rekreative områder forringes
Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder.

Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med EU's habitatsregler.

Vigtig natur vil få forringede vilkår og paragraf 3. beskyttet natur vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes.

Hvis projektet gennemføres, bør alle områder til erstatningsnatur, samt afværgeforanstaltninger for bilag IV arter, være beviseligt funktionsdygtige før anlægsfasen påbegyndes.

VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, vi finder ikke at det er tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på bilag IV raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Blandt andet tænker vi her på undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.

Desuden finder enhedslisten ikke at der er grundlag for dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3, da det på baggrund af analysen ikke er godtgjort at der her er tale om "væsentlige samfundsmæssige interesser". Da der her er tale om et projekt, som ved at flytte det østpå, vil blive både billigere- samt give mindre påvirkning af den omkringliggende natur, kan vi ikke se grundlaget for at der kan gives dispensation fra national- eller international lovgivning.

Grundvandet trues
Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Vandkvaliteten forringes
Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil komme risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet
Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Markant forringelse af rekreative områder og turismen
Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som Østerådalen, Klosterengen, Lindholm Strandpark og Verdens Ende bliver markant forringet.

Særlige udfordringer i anlægsperioden
I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Alternativer til mere motorvej
Enhedslisten har fremlagt en række konkrete forslag, som et alternativ til at investere i mere motorvej, som vi opfordrer til, at der nu tages fast på:

- I forlængelse af etableringen af en BRT-buslinje fra Vestbyen til det nye universitetshospital tages der initiativ til etablering af en tilsvarende fra Vodskov til Svenstrup.
- Der etableres nye stoppesteder på nærbanen nord for Aalborg og syd for Aalborg. (mulige steder er Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup nord for fjorden og Svenstrup Syd eller Ellidshøj syd for Aalborg)
- Etablering af flere vigespor på jernbanen i Vendsyssel så man kan øge togdriften for både passagerer og gods.
- Elektrificering helt til Hirtshals for at gøre det mere attraktivt at transportere gods på skinner.
- Udbygning af Aalborg Havns samarbejde med andre havne i Danmark og resten af Europa for at få mere gods på skinner og vand.
- Flere park and ride anlæg (pendlerparkering) både syd og nord for fjorden med direkte forbindelse til kollektiv trafik over fjorden og ind til Aalborg og andre vigtige knudepunkter samt gode forhold for opbevaring og eventuelt leje af cykler.
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Aalborg Kommune og Region Nord går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Indførelse af roadpricing, som kan medvirke til at reducere og sprede biltrafikken.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Aalborg Kommunes bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af kommunen.
- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i Aalborg Kommune.
- Investeringer i bedre forhold for cyklister (cykelstier, forbedret fremkommelighed og andre faciliteter).
- Etablering af en broforbindelse for cykler og gående mellem Stigsborg og Aalborg. Muligheden for færgetransport på tværs af fjorden andre steder undersøges.
- Bedre kapacitet på Hals-Egense forbindelsen.
- Prioritering af en indsats for at reducere støjproblemerne ved den eksisterende motorvej ved hjælp af støjvolde og lavere hastigheder i bymæssig bebyggelse.

For Enhedslisten Aalborg
Per Clausen

Nanna Moltke.
Ålerusen 93. 9240 Nibe



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: lis-niels@stofanet.dk (lis-niels@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar ifm. lov om den 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-01-2024 17:05
Bilag: Høringssvar ifm. lov om 3. limfjordforbindelse jan. 24.docx;

Hermed høringssvar ifm. lovforslag om anlæg af d. 3. limfjordsforbindelse.

Mvh.

Niels Hauge.

-- AKT 311289 -- BILAG 301 -- [Høringssvar ifm. lov om 3. limfjordforbindelse jan. 24] --

Aalborg d. 4-1-2024

Høringssvar ifm. "Den 3. limfjordsforbindelse"

Om fremkommelighed / trafik.

Det forudsættes, at en forbindelse over Egholm vil kunne aflaste det nuværende motorvejsnet. Dette vil (sandsynligvis) ikke komme til at ske. Der vil fremover højst sandsynligvis ske en udbygning af Aalborg by i den østlige del af Aalborg. En udbygning som vil medføre øget belastning af det eksisterende vejnet (allerede nu er den forholdsvis nye "Egnsplanvej" nærmest underdimensioneret grundet øget trafik). Dette vil en vestlig forbindelse ikke afhjælpe, da den forøgede lokale trafik ikke vil kunne benytte en vestlig forbindelse. Dette er for nylig også fremført af en trafikforsker, der fortæller, at den nuværende motorvej vil være underdimensioneret i fremtiden uanset om der bygges en forbindelse hen over Egholm. Og at der er brug for en udvidelse af den nuværende motorvej og kapaciteten på den uanset en forbindelse over Egholm.
Den gennemgående trafik (trafik der skal forbi Aalborg) vil i høj grad komme til at benytte det nuværende vejnet, da det vil være det nemmeste måde at komme uden om Aalborg og videre på.

Der har tidligere været et forslag fremme om en 3. limfjordforbindelse øst om den nuværende motorvej og helt uden om den østlige del af Aalborg. Dette forslag er det værd at tage med i betragtning, hvis der skal laves en udvidelse af vejnettet. Umiddelbart vil dette forslag betyde en aflastning af nuværende vejnet ift. den udvidede aktivitet i den østlige del af Aalborg ligesom det ikke vil være en bynær vejudvidelse. Et sådanne forslag til linjeføring vil kunne aflaste ift. den gennemgående trafik og vil kunne aflaste den forøgede trafikmængde i den østlige del af Aalborg (det nye supersygehus, den østlige havn, div. industriområder m.m.)

I den forbindelse mangler der beregninger på, hvad det trafikalt betyde for Aalborg by og infrastrukturen i Aalborg, hvis den eksisterende motorvej bliver øget til et 3. spor og et ekstra tunnelrør under Limfjorden. Samt beregninger på udviklingen i trafik i den østlige del af Aalborg og dennes betydning for infrastrukturen. En vestlig forbindelse vil være en hel del dyrere at etablere, end en udvidelse af nuværende tunnel med et ekstra tunnelrør samt en udvidelse af motorvejen samme sted. (Der mangler præcise beregninger de to modeller op imod hinanden inkl. en realistisk fremskrivning af udgiftsniveauet).

Aalborg kommune har igennem en del år satset på at udvide den kollektive trafik med bl. a. en ny og hurtig busrute (+bus) med eget trace. Aalborg kommune har i de senere år satset på øget fremkommelighed for kollektiv trafik for at dække behovet for transport i den bynære del af Aalborg. Hvilket er i lighed med hvad en hel del andre byer gør i øjeblikket. Frem for at bygge flere veje og få flere biler ind i byen (det er et stigende problem for de største

byer i Danmark, at det er svært at komme rundt i bil i bykernen). Der mangler konsekvensberegninger for, hvad en øget biltrafik ved en forbindelse over Egholm vil betyde for fremkommeligheden i Aalborg by og Aalborg centrum.

Om økonomi.

En 3. limfjordsforbindelse vest om Aalborg vil have en hel del negative konsekvenser frem for en anden løsning (ekstra tunnelrør m.m.). Den er væsentligt dyrere at etablere end alternativet en udvidelse af den eksisterende motorvej og et ekstra rør under Limfjorden.
De beregninger der har været fremme, tager ikke hensyn til de reelle udgifter. Hverken for staten eller Aalborg kommune. Der har været betydelige prisstigninger på alt, hvilket gør at det som udgangspunkt vil blive dyrere end planlagt (som det ser ud lige nu, kan der meget vel komme yderligere prisstigninger grundet krigen i Mellemøsten og den fordyrede fragt fra Asien til Europa).
Der er heller ikke taget højde for de ekstra udgifter der måtte være ifm. den omfattende forurening med asbest der er på den sydlige side af Limfjorden hvor forbindelsen er planlagt. Alle lokale ved, at forurening er mere omfattende end der er givet udtryk for. Der mangler reelle og realistiske beregninger på, hvad det vil koste at etablere en 3. forbindelse over Egholm med de ekstra omkostninger der er. Økonomiske beregninger der også er fremskrevet ift. at udgifterne vil stige med tiden.

Der er heller ikke taget højde for de ekstra udgifter som Aalborg kommune kommer til at skulle betale for en udvidelse af infrastrukturen i Aalborg. Vejene i Aalborg vestby er ikke dimensionerede til at tage mere trafik end de gør i dag. Der mangler beregninger på, hvad disse ekstra udgifter vil betyde af økonomisk belastning for Aalborg kommune (inkl. en fremskrivning af udgifterne). Risikoen er, at udgifterne vil blive væsentligt overskredet som det er sket med supersygehuset i Aalborg.

Forurening:

Der vil være en større CO2 udledning ved at bygge en vestlig forbindelse frem for en udvidelse af det nuværende motorvejsnet med et ekstra spor og et ekstra tunnelrør. (der mangler præcise beregninger de to modeller op imod hinanden).

Ideen med generelt at udbygge vejnet til biler vil generere flere biler med en større CO2 udledning til følge (der mangler beregninger ift. til dette, hvor også produktionsfasen af biler (også elbiler) medregnes i CO2 udledningen. (hvis ikke bilerne bliver købt i Danmark vil de ikke blive produceret og dermed heller ikke udlede CO2 ifm. fremstillingen af dem).

Der mangler en samlet CO2 beregning for byggeriet af en forbindelse over Egholm (En beregning der inkluderer CO2 udledningen fra underleverandørerne).

Støjbelastningen ved en 3. limfjordsforbindelse er problematisk. Støjen vil komme til at påvirke mange af beboerne i den vestlige del af Aalborg. Både ift. selve motorvejen men også ift. en øget trafikmængde i Aalborg vestby. Mere end det hidtil er fremkommet. Der er ikke i de beregninger som har været fremme, taget højde for, at området er fladt og bærer lyden langt. Og at den grænseværdi som WHO har på 53 dB bliver væsentligt overskredet langt ud over hvad der er angivet i visualiseringen af det område der blive påvirket at støj. Der er ikke taget højde for, at vindforholdene har stor indflydelse på, hvordan støjen påvirker omgivelserne. Der er ikke taget højde for, at belastningen ikke er ens hen over dagen og året. Der vil være er perioder (også af længere varighed), hvor støjen vil overstige WHO"s grænseværdi. For det meste kommer vinden fra vest og nordvest (som er den fremherskende vindretning i området). Dvs. at støjen bliver båret forholdsvis langt. (dette kan også iagttages i øjeblikket, da støjen fra redningstjenestens helikopterlandingsplads i området vest for rensningsanlægget. Når vinden bærer væk fra helikopterens landing, bemærkes det ikke så meget i beboelsen syd og vest for pladsen når helikopteren lander og letter. Når vinden bærer støjen ind til husene, er det som at have fornemmelsen af, at redningshelikopteren næsten lander og letter lige hos genboen et par huse borte). Det vil sige, at støjen bliver mere udtalt, end det er oplyst, når vinden bærer den. Der mangler realistiske støjberegninger og realistiske forslag til løsning af støjproblematikken. (Det er for ikke så længe siden kommet frem, at alt for mange danskere døjer med helbredsmæssige problemer grundet støj). Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by.

Drikkevandet er i fare for forurening, da linjeføringen går hen over en stor del af byens vandreservoirer.

<u>Natur:</u>

Ødelæggelse af naturen i den vestlige del af byen. Aalborg har ikke for meget bynær natur i forvejen. Derfor skal den eksisterende bynære natur passes på og ikke ødelægges af et stort vejbyggeri. Den bynære natur i den vestlige del af Aalborg bliver brugt flittigt af beboerne i den vestlige del af byen.

En 3. limfjordsforbindelse hen over Egholm vil bl.a. berøre flere dyrearter, som er fredet i en omfattende grad. (så der skal tages vidtgående hensyn til dem ift. et evt. byggeri). Der tænkes her på Natura 2000 områder, flere beskyttede bilag IV arter og deres habitater der vil blive ødelagt.

<u>Politisk:</u>

Der er et stort (og stigende) flertal i Aalborg, som ikke ønsker en 3. limfjordsforbindelse hen over Egholm. Men i stedet foretrækker en forbindelse med et ekstra rør ifm. den nuværende forbindelse p

Med venlig hilsen

Niels Hauge.
Ferskenvej 30
9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dorte Hansen (brunholm@live.dk)
Titel: Egholm-mortorvej - hørnigssvar -
Sendt: 10-01-2024 17:05

Til Transportministeriet
Jeg er imod en motorvej af flere årsager.
Som beboer i Aalborg Vestby er jeg meget bekymret for støj og luftforurening. Jeg trives i denne bydel og er bekymret for at jeg ikke kan bo her mere. Jeg benytter Egholm til vandreture i naturen så tæt på Aalborg. Som lærer har jeg ofte eleverne med derover, så vi kan undersøge miliøet og naturen. Jeg går ofte ture på Nørresundby siden, over kulturbroen og så en travetur på 7 km i ren natur. Denne tur vil også blive påvirket.
Jeg ror i Aalborg dameroklub ca. 1000 km. hver sæson, vores ro-farvand vil blive ødelagt.
Jeg mener, at der er så mange andre steder man kunne overveje i stedet for at smække en motorvej op lige midt i en skøn natur. Det vil ødelægge mange natur perler i en storby, som mange mennesker benytter dagligt.
Jeg tænker, også at det er en underlig prioritet både økonomisk og miljømæssigt i forhold til at vi i fremtiden nok ikke skal have så meget privatbilisme pga. miljøet.

Jeg håber, at I vil genoverveje forslaget
På forhånd tak
Ps. kan jeg bede om en kvittering?
Dorte Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:38

Tid i kø er ikke arbejdstid

Trafikmodellerne om ”spildte timer” omregnet til kroner og ører er luftpenge. De optræder ikke i nationalregnskabet eller i kommunens eller regionens regnskaber. Modellerne er hokuspokus-beregninger og har ingen betydning.

De fleste, der sidder i kø, sidder der i deres fritid. Undtagelsen er firmabiler, der kører i arbejdstiden.

Der er andre løsninger. Med et ekstra tunnelrør kan man evt. give forkørselsret til de biler, der har flere en én passager- Det praktiseres nogle steder i USA med stor succes. Desuden kan man lave pendlerpladser, hvor der arrangeres samkørsel, forskudt kørsel og man kan forbedre den kollektive trafik. Alt sammen løsninger, der kan bruges i ekstra tunnelrør, frem for en Egholmlinje.

Flere veje løser ikke problemerne. Ifølge alle trafikforskere skaber flere veje blot mere trafik.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:37

Krav om omfattende risikovurdering og alternative løsninger

Det kræver, at der foretages en grundig og omfattende risikovurdering af asbestforureningen og dens potentielle konsekvenser.

Derudover opfordrer jeg til at overveje alternative linjeføringer, der undgår disse kritiske områder fuldstændigt.
Vi kan ikke og bør ikke risikere folkesundheden og miljøet for infrastrukturudviklingens skyld.

Med baggrund i betænkeligheder og en mulig sundhedsmæssig og miljømæssig krise, bør Transportministeriet revurdere og om nødvendigt omgøre planerne for den 3. Limfjordsforbindelse.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Paul Tempels (paul@tempels.dk)
Titel: Nej til flere motorveje!
Sendt: 10-01-2024 16:36

Jeg vil hermed gøre opmærksom på, at flere motorveje vil føre til samme situation som i Holland. Her er motorvejsnettet fuldt udbygget. Sideløbende er bilkøerne vokset yderligere. De fleste er på 15-35 km hver morgen. I radioen er der en særlig service som hedder Kø-nyt for udelukkende at guide bilerne udenom. Den gennemsnitlige ekstratid for morgenkørslen er ca 25-50 minutter.

Hvad kan vi lære af dette?
At flere motorveje lokker flere biler til!
Og en opgradering af motorvejnettet betyder også færre togpassagerer.
Er det dét vi vil, nu klimaforandringen kalder på grønnere transport?

Anlæg af nye motorveje udløser yderligere CO2 udslip. Det udfordrer overholdelsen af paris-målene i 2030.

Og flere el-biler er ikke den store hjælp de første 10-15 år, for den nuværende fossile bilpark holder endnu i mange år. El-bilerne tegner sig for den ekstra vækst i den totale bilpark.

Lad os i stedet bruge vores ressourcer til en opgradering af vores kollektive transport. Det skal være moderne, smart og komfortabelt at bruge bus, metro, letbane, regionaltog, intercitytog og - i fremtiden - hurtigtog!

Paul Tempels
2990 Nivå

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:35

Flere ulemper og fare for risici end fordele

Den 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke os og kommende generationer. Beslutningerne skal både vi og vore efterkommere leve med.

Mange ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, og der er flere muligheder for, hvor den kan være. Og af dem er vestforbindelsen den mindst gode – her er nogle af grundene helt overordnet:

Byudvikling
Byen har udviklet sig meget mod øst, siden ideen om en vestforbindelse opstod, her kommer supersygehuset og industri og boliger – og det fortsætter.

Forbindelsen aflaster ikke tunnellen tilstrækkeligt. Ifølge Vejdirektoratet selv bliver et 3. rør nødvendigt inden i vores levetid.

Aalborg spærret inde af motorveje
Aalborg kommer til at være spærret inde af motorveej (ligesom Herning), det er ucharmerende, klaustrofobisk og ikke mindst stjøende og forurenende. Oven i købet er vestdelen af Aalborg den mest stille del af byen med grønne områder til glæde for mange løbere, hundeluftere, gåture, sejlere, roere o.lign.

Alt det, der ødelægges:
Stilheden ødelægges
Støjen fra bilerne på motorvejen - fra Egholm/fra de broen, Egholm-Lindholm/fra højbroen igennem Lindholm der føres højt over Thistedvej og jernbanen – bæres til tusindvis af mennesker og breder sig med vestenvinden og pga. højden, kan det ikke støjdæmpes.

Støjberegningerne tager ikke højde for lokale vindforhold, men bruger langt lavere landsgennemsnit i høringsmaterialet. Det stigende terræn på begge sider af fjorden øger støjen. Det er heller ikke medtaget.

Natur og dyrehabitater ødelægges
Dyrene har veget for menneskers opfattelse af vores ret til at være her – det kan man mene om hvad man vil, men det er den tankegang, der har forårsaget, at verdens arter og biodiversitet nu er under pres. Og det er ikke nødvendigt her – et ekstra tunnelrør og vi er kørende. Ingen dyr eller mennesker belastes.

Drikkevandet kan blive ødelagt
Asbesten, som Eternitfabrikken fik tilladelse til at smide i Limfjorden. Den kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved grundvandssænkningen.

Den rene luft bliver ødelagt
Udledningen af co2 både når motorvejen er bygget og mens den bygges (som ikke er medtaget i beregninger) ødelægger luften og sundheden for de mennesker, der bor i nærheden.

Konklusion: flere ulemper end fordele
Kan fordelene ved denne motorvej opveje ulemperne? Hvilke fordele kan opveje tab af rent drikkevand og ren luft? Hvordan kan det retfærdiggøres at udsætte mennesker for støj, når det ikke er nødvendigt?
Alternativet er et 3. tunnelrør – det har ikke nær så mange ødelæggelse og ulemper og er endda billigere

3. tunnelrør ikke undersøgt
Et 3. rør og vendbar trafik løser trafikpropperne og er, hvor trafikken er, nemlig i øst. Den øgede trafik i øst slår

ikke meget igennem på støjniveauet, men hvis den gør, kan man støjdæmpe med bærende overdækning, som A7 i Hamburg.

Man kan som et minimum undersøge muligheden – vejdirektoratet har ikke undersøgt alternative forbindelser, til trods for, at der er så mange mulige negative konsekvenser af vestforbindelsen over Egholm.

11 borgmestre er enige om at forbindelsen skal bygges, men et flertal af Aalborgs beboere er imod. De borgsmestre ikke i Aalborg – skal de kunne bestemme det?

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:29

Demokratisk hæderlighed?

At anlægge en motorvej over Egholm er en overtrædelse af EU's habitatdirektiv, som Danmark er forpligtet til at følge.

Der findes alternativer til projektet, som ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt eller taget i betragtning. At ignorere disse alternativer og fortsætte med et projekt, der kan indebære store miljømæssige konsekvenser, herunder ødelæggelse af drikkevandsressourcer og levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, er uansvarligt og i modstrid med EU's naturbeskyttelseslove.

Derudover vil motorvejen udsætte op til 26.000 borgere for sundhedsskadelig støj.

Endelig er der alvorlige problemer med den demokratiske proces og offentlig inddragelse. Den korte høringsproces er et demokratisk problem – kun 19 arbejdsdage hen over julens helligdage til at gennemgå og kommentere på en omfattende rapport på 1811 sider, er ikke åben og retfærdig offentlig inddragelse.
Politikere tjener borgerne, de er ikke valgt til med magt at trumfe beslutninger igennem, og slet ikke love, der påvirker folkesundhed (pga støj), ødelægger naturen og muligvis drikkevandets kvalitet.
På den måde misbruger politikerne deres myndighed og folkets tillid. Dette er et klart eksempel på, hvordan politiske agendaer kan trumfe faglig ekspertise og offentlige interesser.

Demokrati bygger på principper om åbenhed, ansvarlighed og retssikkerhed. Politikernes rolle er ikke blot at træffe beslutninger, men at sikre, at disse beslutninger respekterer borgerne og lever op til borgernes rettigheder, miljøet og den offentlige sundhed. I et sundt demokrati skal beslutningstagere lytte til og inddrage borgerne, især i spørgsmål, der påvirker deres daglige liv og fremtid. At underminere denne proces skaber en kløft mellem borgere og de myndigheder, der er sat til at tjene dem.

Den manglende inddragelse af Miljøstyrelsen og andre relevante myndigheder, samt den begrænsede offentlige inddragelse, rejser alvorlige spørgsmål om projektets gennemsigtighed og lovlighed. Det forekommer at være et klart brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Udvikling bør ikke ske på bekostning af miljøet, folkesundheden og loven.

Et eksempel på at magtvælde søges gennemtrumfet omkring den 3. Limfjordsforbindelse illustrerer Oluf Jørgensen, Offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole i sit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen

Heri beskrives hvordan forslag til anlægsloven reducerer borgernes retssikkerhed betydeligt, tilsidesætter beskyttelsesregler, ophæver klagegang, centrerer magten hos anlægsmyndighederne, eliminerer offentlig høring og aktindsigt, og fuldstændig underminerer principperne om funktionsadskillelse og kan føre til habilitetskonflikter underbygget af en uforståelig modvilje til at undersøge alternativer, der i højere grad beskytter miljø og mennesker.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:27

Asfalt ødelægger naturen
Linjeføringen over Egholm skader både mennesker og dyr.
Levesteder for fredede og truede dyrearter, som Danmark i EU har forpligtet sig til at beskytte, bliver asfalteret.
Rekreative og fredelige områder, som i dag er til glæde for mange løbere, gående, hundeluftere, sejlere og roere og hvad man ellers kan gøre og nyde i naturen, bliver ødelagt af asfalt og af støjen fra motorvejen. Det gælder f.eks. Drastrup Skov, Vestre Fjordpark, kolonihaver både syd og nord for fjorden samt Lindholm Strandpark.
Er det rimeligt at forringe mange menneskers liv, nedprioritere naturen og dyr, når der findes en anden og god løsning med ekstra tunnelrør?

Fra Anette M Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Mølbak Brobak (s.brobak@yahoo.com)
Titel: Egholmforbindelse
Sendt: 10-01-2024 16:27

Jeg må som borger i Nørresundby og bosat tæt på det planlagte motorsvejbyggeri protestere herimod.
Jeg tilslutter mig de argumenter, som er fremført af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen.
Mener det er fuldstændig uhørt, at man i disse miljø og klimaforandringstider ikke er villige til at se på om det hele nu er så fantastisk en ide, som enkelte har fået det fremført som.
Ulemperne er alt for mange og jeg håber at man nu vil tage sagen op og på en fornuftig måde finde en østlig løsning. Det taber ingen ansigt ved. En vestlig løsning vil for tid og evighed være en skamplet på Danmark.
Med venlig hilsen
Susanne Brobak
Lindholmsvej 50, 33
9400 Nørresundby
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (toftnielsenjens@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvejen - odder og alternative placeringer af motorvejen
Sendt: 10-01-2024 16:06

Til Transportministeriet :

Sådan står der i lovforslaget på side 31:
Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning.
Mine kommentarer: Der er masser af andre mulige linjeføringer:
Der er et tidligere VVM-behandlet projekt af et ekstra 3. tunnelrør ved den eksisterende tunnel, ved E45!
Der er et VVM-behandlet forslag til en hel ekstra dobbelt-tunnel ved E45.
Der er mulighed for at lave en bro, eller tunnel, i forlængelse af E39, der hvor den møder E45, nord for fjorden, og samtidig, lade E45 foretage en udfletning, som løber sammen med den forlængede E39. Forslaget til denne linjeføring, er udarbejdet af foreningen: Den Bedste Vej!
Man kan fint nøjes med 0+ løsningen, som består af nogle forbedringer ved den eksisterende forbindelse ved E45
Der er mulighed for at lave en Citytunnel, som forløber på vest-siden af den eksisterende tunnel, ved E45.
Der er mulighed for at lave den vestlige forbindelse, som en boret tunnel, i hele linjeføringen, under Sønderdybet, Egholm, og Nørredybet.
I øvrigt bemærkes at der ikke er et eneste af de mange nye alternativer, der er undersøgt som et alternativ efter habitatdirektivet. Alle nye alternativer er enten ikke undersøgt eller kun undersøgt som skitseprojekter og fravalgt af tilfældige for omverdenen ukendte grunde – uden nogen som helst skelen til habitatdirektivets artikel 6 eller artikel 12 eller 16.
Det følger af habitatdirektivet at en myndighed – her altså Folketinget – ikke kan give tilladelse til projekter der skader Bilag IV-arters yngle og rasteområder. Det er projekt skader utvivlsomt odderens yngle- og rasteområde. Sådan set fjernes de eneste kendte ynglesteder på hele øen. Vejdirektoratet forsøger at argumentere for at undtagelsen i artikel 16 kan finde anvendelse. Det kræver imidlertid at der ikke er brugbare alternativer og at der er undersøgt herfor efter den metode, der er anvist i habitatdirektivet – ikke blot efter en eller anden metode på et eller andet tidligere tidspunkt i historien.
Betingelserne for at fravige habitatdirektivet – eller for at opnå dispensation – er ikke opfyldt for så vidt angår odder, hvorfor der ikke lovligt kan vedtages en anlægslov.
Jeg finder det aldeles krænkende i forhold til habitatdirektivet, som Danmark er underlagt, at man forsøger at omgå direktivets tekst, ved at påstå, at der ikke er andre muligheder for linjeføring.
Projektet bør stoppes straks, nu hvor det ENDELIG anerkendes i Miljøkonsekvensrapporten, at der er ynglende oddere på Egholm. VVM-opdatering fra 2021: 13.2.2 side: 242.: Det anførte er således helt forkert vedr. Odder.
Der er fundet spor efter odder (veksel) i forbindelse med feltundersøgelser i 2010 imellem to digegrave på sydsiden af Egholm /154/. Herudover er odder observeret som en civil registrering på nordkysten af Egholm i undersøgelseskorridoren /160/ og en odder med unger er observeret i havet mellem Egholm og fastlandet af personalet på Egholmfærgen. Der er ikke registreret kendte ynglesteder for odder i undersøgelseskorridoren på Egholm. Ved kortlægningen i 2019 og 2020 er der ikke set spor af odder, men arten vurderes at færdes i grøfter og langs kysten af Egholm i undersøgelseskorridoren.
Mine kommentarer: Der har været oddere på Egholm, i mindst 40 år, og sandsynligvis mere.
Selvom MKV rapporten 2023 (hvor meget er gentaget i lovforslaget) nu anerkender at odderen har beskyttet yngle- og rastested på Egholm, er Miljøkonsekvensrapporten stadig fuld af fejl. Rapportens beskrivelser og konklusioner er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet, herunder EU-miljørettens forsigtighedsprincip. I det følgende påvises de konstaterede fejl og fejlslutninger.
5.3.4 Afhjælpende foranstaltninger - odder 5.3.4.1 Anlægsperioden. Da odderen primært er aktiv i perioden fra skumring til solopgang, skal anlægsarbejdet foregå fra solopgang til solnedgang, så forstyrrelse af arten undgås i videst mulige omfang.
Mine kommentarer: Underlig konklusion! Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet. Oddere kan

godt være aktive hele døgnet. Store unger går ofte på jagt i dagtimerne.
De ses ofte ved pælene til færgelejerne, på begge sider af fjorden, samt i havnebassinet i Aalborg sejlklub, hvor de jager i dagtimerne. Det formodes, at det fortrinsvis er store unger, som er ude for at træne på egen hånd, som vi ser de pågældende steder i dagtimerne.
Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkeligt beskrevet. Hvilke metoder har man konkret tænkt, at anvende til afsøgning af odderhuler? Hvor lang tid har man afsat til gennemsøgning af området?

Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterår vinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder.
Mine kommentarer: Grundlaget for vurderingen er forkert. Ca. 20 % fødes på andre tidspunkter. Der er meget der taler for, at nogle af de unger vi har dokumenteret i marts/april måned, på Egholm, kan være født juleaften, eller deromkring.
Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner,
Mine kommentarer: Hvilke maskiner? Er det gravemaskiner, flyvemaskiner, landbrugsmaskiner? eller støj fra naturlige fjender Altså mennesker, og biler?
Mine kommentarer: Det anførte er ikke en afværgeforanstaltning. Der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet. Oddere har ingen naturlige fjender, ud over mennesker, og biler. Den hyppigste dødsårsag blandt oddere, er trafikdrab! Afværgeforanstaltningen – selv betragtet som sådan er helt utilstrækkeligt beskrevet i forhold til anvendelse af maskiner både i form af materiel og metode. Det lyder som om byggeriet bare skal sættes i gang, og at dette så udgør en afværgeforanstaltning.
og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og næppe virksom. Der luftes hunde på digerne stort set dagligt, året rundt, det tager odderne sig tilsyneladende ikke af. Ganske tæt på hvor medlemmer af Egholms venner, i foråret 2023 optog odderunger, var der på samme tid, en rævegrav, med 5 unger.
samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og utilstrækkelig beskrevet. Der mangler også en vurdering af hvordan den afværgeforanstaltning i sig selv påvirker andre miljøforhold. Hvor højt skal disse lyde være? Hvilke lyde drejer det sig om? Vil mennesker kunne høre disse lyde? Og i givet fald på hvilken afstand? Kan lydene evt. være skadelige for dyr og menneskers hørelse? Vil fugle, flagermus, og padder, i givet fald også blive skræmt væk fra området?
Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet igangsættes.
Mine kommentarer: Som anført ovenfor, Habitatdirektivets krav om videnskabelig vished både i forhold til vurderinger og afværgeforanstaltninger er ikke opfyldt. Der er tilsyneladende tale om ren fri fantasi. Kan det oplyses hvem, der har rådgivet Vejdirektoratet om hvordan man udøver odderfordrivelse? Hvem har præsenteret Vejdirektoratet for metoderne, som er præsenteret her over? Hvor har vedkommende i givet fald sine erfaringer fra? Er der tale om en ekspert, således som det kræves i henhold til VVM-direktivet? Har det måske været prøvet tidligere i Danmark? Hvordan gik det i givet fald? Kom odderne tilbage i samme antal som før?
For at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder på den sydlige del af Egholm, skal der på landvindingen etableres våde naturtyper i form af større og mindre kanaler som udformes som strandengsloer. Vandhullerne skal udgøre et sammenhængende netværk af våde naturområder, som kan anvendes til spredning og fouragering. Kanalerne skal således forbinde de eksisterende kanaler på begge sider af tunnel-portalen, da disse er meget anvendt af odder til fouragering og spredning. Sweco
 Det nye kystområde (”landvindingen”) er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur

5 3. Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Figur 5-2 Sydsiden af Egholm med nyt anlæg, hvor tunnelen tilløber med det eksisterende marine lavvandede område og det nye havdige. Kanalerne udformes så de er mere end 50 cm dybe, men med lavvandede, padde-egnede områder i kanten. De store kanalerne etableres i hele længden fra de eksisterende kanaler til ringkanalen indenfor det nye havdige. Herudover etableres en række mindre kanaler/loer med varierende bredde og dybde. På ydersiden af kanalerne etableres lave diger (miler), som kan anvendes til rast. Milerne skal være 0,5-1 meter høje, og op til 10 meter brede og forløbe i vandhullernes længde med gennembrud ca. hver 25 meter så padder og andre mindre dyr let kan passere. Ud mod det ydre stendige skal der på indersiden være en ringkanal med tilhørende lave diger, som det kendes fra det eksisterende odder-habitat på sydsiden af Egholm. Dele af opfyldningen etableres som strandeng som erstatning for de strandengsarealer, der inddrages, samt som nye yngle- og rasteområder for odder. Der er generelt kun begrænset viden om hvilke virkemidler, der skal tages i anvendelse for at etablere strandenge som nye yngle- og rasteområder.
Mine kommentarer: En Miljøkonsekvensrapport skal anvende fagets anerkendte metoder og opdateret vidensgrundlag. Vejdirektoratet har tilsyneladende overset en videnskabelig rapport fra Aahus universitet, der fortæller, at strandeng og overdrev er ml. 10 og 20 år om at gendannes. Der er således tilgængelig viden om, hvordan der etableres strandenge, og hvor svært dette er. Et projekt, der nødvendiggør 21,2 ha. Ny strandeng som afværgeforanstaltning, kan ikke tillades, jf. habitatdirektivet.
Det er ikke en virksom afværgeforanstaltning. Det er ren gambling.
Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 43/47 det forudsætter under alle omstændigheder påvirkninger fra havet i form af periodiske oversvømmelser med saltvand, erosion og saltsprøjt. Desuden forudsættes næringsfattige forhold og kort afstand til egnede spredningskilder på nærtliggende strandenge. En værdifuld strandeng indeholder naturligt forekommende plantearter samt strukturer som loer (afvandingssystemer), saltpander, fritlæggende store sten og strandvolde og disse skal forsøges genskabt inden for opfyldningen for at fremme levesteder for arter af dyr og planter tilknyttet strandeng, herunder odder. Der etableres åbninger i diget, så saltvand periodevist kan trænge ind på det opfyldte areal. Opfyldningen skal fortrinsvist bestå af næringsfattigt materiale, som f.eks. sten, sand og grus med et lavt indhold af fosfor, og det skal sikres, at materialet ikke medfører arter af invasive planter, der er tilpasset saltholdige forhold, såsom rynket rose og vadegræs. Vegetation fra strandenge tæt på det opfyldte område kan potentielt sprede sig til erstatningsarealet, hvis de rigtige forhold skabes på arealerne. Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge. Figur 5-3 Skitse for udformningen af landopfyldningen syd for Egholm. Området etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Sweco |
Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 44/47 Figur 5-4 Principskitse for opbygningen af nyt odder-habitat med kanaler, diger, miler, strandenge og vandhuller Figur 5-5 Principskitse for det kommende strandengsområde på landopfyldningen syd for Egholm. Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 45/47 Der vil ikke være offentlig adgang til det nye naturområde eller på diger på landopfyldningen eller til de gamle digegrave og søer. Området skal være uforstyrret naturområde med afgræsning.
Mine kommentarer: Den bedste måde, at sikre at området er, og forbliver uforstyrret i en grad, som passer dyrelivet i området bedst, er at lade det være præcis, som nu. Der er både ynglende ræve og ynglende oddere inden for kort afstand af hinanden, hvilket givetvis vil være udsædvanligt langs å-løb, men på Egholm, hvor der er tilstrækkelig mulighed for jagt, og fødesøgning for begge arter, er det tilsyneladende ikke samme problem, som hvis det havde været ved en å. Projektet bør ikke vedtages. Konsekvenserne er negative for en række dyrearter, herunder Bilag IV-arter og udpegningsarter og fugle.
Ifølge miljøkonsekvensrapportens støjkortlægning for området vil ca. 10.000 m2 af odderens yngleområde blive stærkt påvirket af støj (63-68 dB) og ca. 20.000 m2 vil blive moderat påvirket af støj (58-63 dB) i motorvejens driftsfase.
Mine kommentarer: Man skriver et sted, tidligere i lovforslaget, at man vil jage oddere væk ved at frembringe støj!? Nu skriver man, at man vil etablere et erstatningsområde, hvor der dagligt vil forekomme skadelig og generende støj. Igen er der tale om ren frihåndstegning. Der er ingen videnskabelig vished for at denne afværgeforanstaltning medfører at bestanden ikke påvirkes negativt eller helt fordrives fra øen. Vil odderne genindvandre til et område, hvor der er støj? Har man tidligere gjort sig erfaringer med at jage naturligt forekommende oddere, ud fra et område ved hjælp af støj, og så ødelagt området, med gravemaskiner mv. For

så senere at reetablere området, med den forskel, at der nu er skadelig støj, og oplevet at odderne er vendt tilbage til området, i samme omfang, som tidligere?
For at sænke støjpåvirkningen bliver der etableret støjafskærmning langs tunnelportalen. I forbindelse med landopfyldningen etableres desuden nye levesteder med potentielle yngle- og rastesteder længere væk fra vejanlægget og dermed støjkilden.
Mine kommentarer: Odderne har altså etableret sig, der hvor de lever nu, altså på sydkysten af Egholm, fordi, der netop her, er optimale forhold, for jagt, raste og ynglepladser! Den har ikke etableret sig andre kendte steder på øen. Derfor vil det aldrig blive optimalt for artens fremtidige tilstedeværelse i området, at der etableres en støjende, Livsfarlig, og barriere fungerende motorvej gennem området. Uanset hvor mange m2, område man udlægger, så vil de ikke kunne erstatte det eksisterende område fuldt ud. Det fremgår i min optik også af den rapport, som Aarhus universitet har udarbejdet, og offentliggjort i juli 2023.
https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf
"Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes, at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder". Samlet bliver op mod 40.000 m2 levested for odder nedlagt eller påvirket af projektet i hhv. anlægsfase og driftsfase. Det bliver etableret 212.000 m2 nye levesteder for arten som afværge- og kompensation for de nedlagte og påvirkede områder. De nye naturområder skal være etableret og i funktion, inden anlægsperioden for projektet påbegyndes.
Mine kommentarer: Som allerede anført, er dette ikke en acceptabel afværgeforanstaltning medmindre Vejdirektoratet i så fald afventer strandengens etablering. Det tager som nævnt, ifølge den videnskabelige rapport fra Århus universitet f.eks. https://dce2.au.dk/pub/SR266.pdf?fbclid=IwAR2flPw_y9ezS6etoaC7Rd-9GgWAQhKN7QPG01MeKBd4h1oGwCWO-Ki6sDQ mellem 10 og 20 år at etablere ny strandeng, se tabel 5.2.5.1 side 112. Det anføres, at selv dårlig kvalitet af Strandeng, er 10 til 15 år om at udvikle sig. Skal der være høj eller god kvalitet, er tidshorisonten ml. 50 og 100 år.
Jeg er enig i, at de nye områder skal være funktionelle, og med sikkerhed taget i brug af odderne, i mindst samme omfang, som i de eksisterende områder er i dag. Men hvem, kan garantere for at det ikke i al evighed, vil have negative konsekvenser for odderne, og en række andre arter, som vi vender tilbage til et andet sted i dette høringssvar? Det skal der være videnskabelig vished om.
Jeg bemærker, at Vejdirektoratet er opmærksom på usikkerheden af kvaliteten, af den nye Strandeng, og vil derfor udlægge væsentligt mere ny natur, end den man ødelægger ved etablering af motorvejen. Men er det en god, løsning, at man fjerner xxm" natur i en god kvalitet, og erstatter det med et xx x2 m2 stort område, som man ikke har vished for nogensinde vil udvikle sig til bare nogenlunde god natur?
Ansvaret for etableringen samt overvågning af de nye naturområders funktion ligger hos bygherre (Vejdirektoratet).
5.3.4.2 Driftsfasen Der etableres faunapassager som beskrevet i Tabel 2-3 med tilhørende Figur 2-2 Ved vandløbskrydsninger etableres passage for odder i form af faste banketter, der er tilpasset høje vandføringer i vandløbet. Lys fra anlægget må ikke belyse faunapassager ved vandløb, for at undgå forstyrrelse af odder.
Men 63 DB, er ok? Der etableres støjreducerende tiltag omkring tunnel-portalen på Egholm for at mindske støjpåvirkningen på de omkringliggende arealer, der er yngle-rasteområde for odder.
Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkelig. Hvordan ved man at oddere vil genindtage de gamle/nuværende raste og yngleområder? Der er på ingen måde fremlagt noget bevis, eller på nogen måde sandsynliggjort, at de bortskræmte oddere, vil søge tilbage, og bruge de nye, områder, som raste og yngleområder!
5.3.5 Kompenserende foranstaltninger – odder De nye naturområder (vandhuller og tilhørende diger), der skal etableres for odder som beskrevet i afsnit 5.3.4, udgør kompenserende foranstaltninger. Anlægsarbejdet inddrager et område på omkring 9.000 m2 den sydlige del af øen, som er yngle-rasteområde for odder. Der etableres nye levesteder for odder på den 21,2 ha store landudvidelse syd for Egholm. Vil det så sige, at området fjernes igen, hvis det viser sig, at området alligevel ikke tiltrækker nye ynglende oddere? Der etableres således nye levesteder på et betydeligt større areal end det areal, der inddrages til anlægsprojektet for at kompensere for det areal, der inddrages, samt for at kompensere for den usikkerhed, der hersker omkring afværgeforanstaltningernes effekt.
Mine kommentarer: Her overgiver Vejdirektoratet sig og indrømmer, at man reelt ikke ved hvad man laver. Det kan derfor også konkluderes, at vejdirektoratet erkender at det ikke er en virksom afværgeforanstaltning efter habitatdirektivet, at fjerne et naturligt og særdeles fremragende yngle- og rasteområde for oddere, og erstatter det med et meget dårligere, men så til gengæld bare større område, som vil være udsat for støj og

forstyrrelse, samt forsynet med en motorvej. Er Vejdirektoratet bekendt med, at trafikdrab er den største trussel for odderne?
Hvor mange år har Vejdirektoratet forestillet sig, at der går fra et nyt område er etableret, til odderne har taget det i brug, med samme ynglesucces, som tidligere?
5.4 Kumulative påvirkninger Der gennemføres ikke andre tilsvarende projekter samtidig med eller i forlængelse af hinanden, som kan påvirke terrestrisk natur så der opstår kumulative påvirkninger med den 3. Limfjordsforbindelse i anlægsperioden. I driftsfasen øges barrierepåvirkning i forhold til de allerede eksisterende motorveje syd og nord for Limfjorden.
6 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus 6.1 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus Odder er listet som sårbar (VU) på den danske rødliste 2019 /6/. Ifølge artikel 17 indberetningen til EU fra 2019 er odderen i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling. Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde.
Mine kommentarer: Man har i det foregående beskrevet en aldeles hårdhændet metode, til at fordrive odderne fra deres naturlige habitat, og påstår nu, at arten stadig vil have gunstig bevaringsstatus i sit naturlige udbredelsesområde? Vi bemærker, at der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet, der kræver EU-kommissionens tilladelse.
Fravigelsen påvirker odderens inden for et område af lokal karakter og idet de afværgende og kompenserende foranstaltninger vurderes at sikre, artens bevaringsstatus fortsat vil være gunstig i artens naturlige udbredelsesområde.
Mine kommentarer: Det er en helt udokumenteret vurdering/påstand, uden videnskabeligt belæg. Der er ingen undersøgelser, der godtgør, hvor man virksomt plejer at jage oddere væk fra deres yngle- og rasteområder. Vi er faktisk af den opfattelse, at det under alle omstændigheder er lovstridigt, og bør behandles som en politisag, med henvisning til dyreværnsloven. ”§ 1. Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe”. Under alle omstændigheder betragter vi de beskrevne tiltag, som rendyrket dyrplageri.

Sammenfatning :
Der findes bevisligt mindst eet VVM-planlagt, brugbart alternativ til Egholm-linieføringen, nemlig udvidelsen af E45 i øst, samt en ny tunnel parallelt med Limfjordstunnelen.
Det vil derfor ikke være lovligt at fravige beskyttelsesbestemmelserne for odder, og det vil ikke være lovligt at vedtage en anlægslov for en motorvej i Egholm-linieføringen.

Med venlig hilsen

Jens Toft-Nielsen
A.C. Jacobsens Vej 29
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lilian Nammour Thestrup Høj (eventyrlandhoej@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 15:44

Til Trafikministeren/ Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Af følgende grunde:

Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelig støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Aalborg har i forvejen Danmarksrekord i støjforurening fra motorvejen øst for byen og hvis byen får endnu en nord-syd gående, firesporet motorvej vest om byen vil trafikstøjen blive både uudholdelig og skadevoldende i store dele af byen, uanset vindretning!

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret anslået 550.000 tons asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik på sydsiden af fjorden, såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende.

Aalborg har allerede Danmarksrekord i asbestrelaterede sygdomme, mere end 40 år efter Eternitfabrikken blev lukket

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevandet. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og kemikalier i forbindelse anlæg og uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet. Aalborg har allerede en Danmarksrekord i forhøjet indhold af kræftfremkaldende nitrat i drikkevandet!

Forslaget indeholder en grundlæggende fejl i konstruktionen

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser.

Ved nærmere analyse af tallene i trafikministeriets statistik og fremskrivning kan man udlede, at kun 25 % af den

fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 % er lokaltrafik.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister på vej til og fra mod Aalborg vælge den

motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet.

Udbygningen af Aalborg sker i Øst med nyt sygehus og udbygningen af Aalborg Havn, derfor vil en forbindelse i vest ikke aflaste de nuværende forbindelser nok og en udbygning af øst forbindelsen vil være nødvendig i løbet af få år.

Mvh Lilian Nammour Thestrup Høj

Snehvidevej 9

9400 Nørresundby

Tlf. 41101414

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til natur
Sendt: 10-01-2024 15:33

Kære Minister
Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen da jeg mener, at det i forhold til EU` direktiver er ulovligt at anlægge en sådan, da det ikke er en nødvendig motorvej, da der eksisterer alternative løsninger i forbindelse med eksisterende motorvejsanlæg. I Danmark er naturen generelt trængt, men ved Egholm har vi en vigtigt vinterbolig for Knortegås, vi har Oddere og andet dyre- og fugleliv, der, og hvis motorvejslinjen aflyses, får mulighed for at udvikle sig, da der er der villighed til at lade store områder på Egholm falde tilbage til natur. Natur er en vigtig ressource for os mennesker, men naturen, som sig selv, er uhyre vigtigt og derfor skal den beskyttes. Det er beskæmmende at Miljøkonsekvensvurderingen ser stort på dette, nærmest anbefaler ulovligheder og er fuldstændigt useriøse med anbefaling af hundeluftning for at jage Odder væk!!!!

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Nygaard (H.nygaard@outlook.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 15:32

Til Trafikministeren

Jeg bor i Nørresundby og bruger rigtig meget området ved Verdens Ende som vi kalder det, Nord for Egholm.
Jeg er desuden glad for at komme en tur over til Egholm og nyde naturen der.
Jeg bruger rigtig meget tid i Strandparken og vestre Fjordpark, hvor jeg svømmer hele året.
Jeg nyder fjorden, bruger den til at svømme og finde ro i min hverdag, ved at være de steder!
Det bekymre mig, at man nu vil placere en motorvej her? Som efter min mening ikke vil løs vores trafikale udfordringer på sigt.

Vi har ikke brug for flere motorveje.
Vi har brug for mere ro.
Mere biodiversitet.
Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.
Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke går ned med stress.
Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.
Motorveje larmer.
Motorveje ødelægger naturen.
Motorveje får os til at forbruge mere, og ødelægger levesteder for andre dyr, som har lige så meget ret til at være her som vi har.
De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levested fra dem.

Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes vi er de vigtigste – det er vi ikke.
Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde op med at ødelægge vores verden.
Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten - og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse som vi har til os selv, hinanden og planeten.

Tænk mere kreativt, end bare af bygge og udvide motorvejen, lav nogle holdbare løsninger, tænk på bedre kollektiv trafik, samkørsel og meget mere at arbejde hjemmefra, dem der kan, frem for alle skal ud i verden hver dag.
Som sygeplejerske, så jeg virkelig en forskel under corona, hvor mange der kunne være hjemme og ikke skulle ud at køre hver dag.
Kom nu! Lav dog en bedre løsning og tænk alt ind!

Vær modig, stop motorvejen!

Mvh Helle Nygaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse - klima
Sendt: 10-01-2024 15:30

Kære Minister
Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, da jeg mener at de store klimabelastninger, som selve etableringen af en Egholmslinje vil medføre, ikke tydeligt fremgår i Miljøkonsekvensvurderingen. Dette er ikke klimamæssigt ansvarligt. Det bør der rettes op på, og samtidigt undersøges og beregnes på foreslåede alternative løsninger. Der er en stor mulighed for at beregninger med klimaperspektiv, vil vise at det både er mere klimamæssigt ansvarligt og måske også billigere og trafikmæssige bedre løsninger i de alternative forslag.

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til beslutningsgrundlag/beslutningsproces
Sendt: 10-01-2024 15:26

Kære Minister
Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, da jeg mener at beslutningsgrundlagt er forældet, unuanceret og fejlbehæftet.Forældet, da argumentet for en sådan forbindelse i debatter ofte ender med "det besluttede vi i 2011", Det argument ses stadigt at være gældende da Vejdirektoratet i en opdateret VVM stadig kun har én linjeføring. Unuanceret, da jeg mangler en ansvarlig og etisk undersøgelse af de fremlagte alternative løsninger bl.a. ekstra rør, vende trafik ift. belastningstider og cityforbindelse, både i forhold til trafikproblemerne, samfundsøkonomien og EU`s direktiver i forhold til linjeføringens nærheden til Natura 2000- og fuglebeskyttelsesområdet. Og fejlbehæftet - i mangel af bedre ord. Hvad ligner det at foreslå noget så uvidenskabligt som at indsætte hundeluftere for at få odderen væk i et offentligt dokument?

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rune Clemmensen (rune.clemmensen@gmail.com)
Titel: Høringssvar om den 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 15:25
Bilag: Høringssvar - Egholmsforbindelse.pdf;

Hermed høringssvar om 3. limfjordsforbindelse

Vh

Rune Høyrup Clemmensen
Godthåbsgade 43
9400 Nørresundby

Høringssvar. indsigelse imod 3. limfjordsforbindelse - Egholmlinjen.

Jeg vil hermed gerne indstille til, at planerne om den 3. limfjordsforbindelse over Egholm bliver droppet, da det i bund og grund vil være en katastrofe for Aalborg og Nordjylland. Det vil ikke løse de trafikale problemer omkring Aalborg, planerne vil betyde støjgener på stressniveau for over 20000 beboere i Aalborg (og omegn) og så er der alle miljøproblemerne med asbest, drikkevand og truede dyr.

Vejen løser med sin placering ikke trængselsproblemet ved Limfjorden, da der allerede i 2032, hvor den forventes åbnet, vil være 80.800 som vælger Limfjordstunnelen. Det står i bilaget om trafikberegninger, som er led i den nye MKV:

Kapaciteten er 75-80.000. Kommunen og vi andre må forvente, at staten forholder sig til dette problem, som jo bliver værre i årene derefter, hvor trafikken vokser. Et vejanlæg vurderes jo i forhold til effekten hele 50 år frem.

Enten må bygherre erklære, at fortsatte køer til/fra især Østvendsyssel og Aalborg C/Ø blot skal kaldes "acceptable", eller at der bør etableres de nødvendige vejudbygninger i Aalborg, så byen kan håndtere omvejskørsel via Egholm, hvilket placerer en stor udgift ved Aalborg kommune og medfører øget køretid samt unødvendigt CO2 udslip i myldretiderne, eller at man vil sende fjerntrafikken via Egholm, hvilket vil kræve, at Egholm motorvejen forlænges, så den også kobles på E45 nord, hvilket går ud over forrentningen og skaber ekstra CO2 på grund af omvejskørslen til/fra Frederikshavn, eller at man allerede nu påbegynder planlægningen af en 4. Limfjordsforbindelse længere mod øst i erkendelse af, at Egholmforbindelsen ikke aflaster nok, hvilket giver en samlet pris på ca. 13 mia. for at løse trængselsproblemet ved Limfjorden og skaber stærkt negativ forrentning.

I det hele taget er der så meget tvivl og uigennemsigtighed omkring økonomien i dette projekt, at det alene burde være grund nok til at droppe projektet. Aalborg byråd og Transportministeriet er ikke enige om, hvor meget Aalborg egentlig selv skal betale – Og det er også umuligt at få klarhed over, hvad Aalborgs del af regningen egentlig skal bruges på.

En anden ting er at selve beregningen i VVM 2011, der faldt ud til fordel for Egholm-linjeføringen, er forældet. Den er baseret på en forældet beregningsmodel, som ikke tager højde for myldretider (hovedproblemet), desuden på datidens trafiktal og på en stærkt overdimensioneret model for udvidelse af E45 med hele 12 motorvejsspor under Fjorden.

Med den omhandlede linjeføring udsætter man iøvrigt hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere. Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en ”dæmning”, hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om ”indhegning” af Hasseris m.m.

Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet. På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt. I ren desperation har transportministeriet endda forslået, at der nu skal køres skræmmekampagne imod odderne på Egholm med hundelorte og støj. Ja, det er desværre ikke en joke, men nærmere en understregning, hvor lidt alvorligt transportministeriet behandler denne sag.

Drikkevandsinteresser er endnu et punkt, der er yderste problematisk. Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Og mangler I lidt ekstra argumenter for at droppe dette tåbelige prestigeprojekt, som et stort flertal af nordjyderne ikke ønsker, så kan det desuden nævnes, at:

Den offentlige høring er blevet presset sammen hen over julen, hvilket er dybt problematisk i forhold til at sikre en hæderlig proces.

Man afholder to offentlige høringer samtidig - dvs. man holder høring om selve anlægsloven inden den sidste høring om VVM/MKV er afsluttet, hvilket umuliggør at de kommentarer, indsigelser, forslag osv. der måtte komme ud af denne høring, kan få nogen form for indflydelse på loven.

Rækkefølgen bør være og er traditionelt sådan, at først afholdes VVM/MKV, derefter gennemlæses høringssvarene og Vejdirektoratet kommer med et høringsnotat til de fremsatte synspunkter, dernæst fremkommer Vejdirektoratet med en indstilling inklusive eventuelle ændringer, og først derefter fremsøttes lovforslaget.

Samfundsværdien af en Egholmforbindelse er faldet fra 5,347 mia. kr. ved VVM 2011 til ca. 0,5 mia. i VVM 2021. Det er i sig selv et problem, der gør det relevant at undersøge alternativer. Men hvis man medtagere eksterne poster, f.eks. taksering af risikoen for, at 1/3 af Aalborgs drikkevand forurenes, bliver forrentningen negativ med mange mia. kr..

CO2 ved anlæg er kraftig forøget ifølge et bilag til den nye MKV. Og taksering heraf er stadig ikke medregnet i den samfundsøkonomiske beregning, har projektleder Niels Fejer Christiansen oplyst. !

Desuden gøres opmærksom på, at I i givet fald godkender en VVM/MKV-rapport, som påstår, at der kommer MINDRE støj i byen ved anlæg af en Egholmforbindelse (se rentabilitetsberegningen, hvor tallet for støj er plus). Dette til trods for, at vejen tænkes etableret på en forhøjning i vindretningen for store boligområder. Denne uhyrlighed skyldes, at man i Egholmprojektet medregner to støjskærme på E45, som jo hører til på E45, og som vi burde have fået penge af staten til ved den seneste bevilling til støjskærme. Men det undlod man åbenbart at give penge til, da det ville ødelægge støjtallene i Egholmprojektet, hvis de stod der i forvejen. Borgerne i Dall har måttet lide under dette.

Det er desuden dybt urimeligt og i strid med Vejloven, der kræver undersøgelse af "rimelige alternativer" at man ikke har undersøgt et østlig alternativ ved opdateringen forud for VVM 2021. Det er desuden et krav fra EU at der undersøges alternativer, hvis væsentlige naturinteresser er på spil.

Venlig hilsen

Rune Høyrup Clemmensen
Godthåbsgade 43
9400 Nørresundby

Til:
Fra: Jessie Seehuusen (jessie@smorumnet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-01-2024 15:25

Vi står i en kæmpe klima- og biodiversitets-krise, som fordrer vi omstiller os, og måler ethvert tiltag med kritiske briller: Vil dette forslag bringe os tættere på vores mål om at reducere vores CO2-udslip og fremme et bæredygtigt samfund eller vil det bringe os i den modsatte retning.
Og hvordan beskytter vi den natur, som vi alle er dybt afhængige af.

Anlægget af en motorvej hen over Egholm vil bringe os i den forkerte retning. Det giver selvfølgelig nogle store udfordringer, fordi vi så skal finde løsninger på problematikken med trængsel i Limfjordstunnelen, i et katalog, som vi endnu ikke har liggende.
Men der er *ingen vej udenom*!
Vi skal starte forfra.
I dag ved vi mere om miljø, natur og klimapåvirkningerne end da motorvejen første gang kom på tegnebrættet.
Nu er det tid til at sadle om.

En af trængselsproblemernes årsag er jo at vi transporterer vildt mange tomme sæder - med andre ord, at biltrafikken er stigende. Hvilke alternativer er der til bilismen og er de gjort attraktive nok? Kan der etableres en cykelbro, samkørselspladser og lign? VI bliver nødt til at tænke ud af boksen og sprænge nogle rammer for hvordan vores infrastruktur skal være.
Aalborg kan blive den by, der viser det banebrydende projekt, som fremmer en ægte grøn omstilling til glæde for de næste generationer.
Vi har en datter i Aalborg, så også derfor betyder det noget. Lyt til alle de alternative løsninger, der er, vær fremsynet og drop motorvejsprojektet.
Tiden er inde til en ægte omstilling.
Vi har ikke råd til andet.

Med venlig hilsen

Jessie Seehuusen
Frugtvangen 2
2765-Smørum
51373468
jessie@smorumnet.dk

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ragna & Jørgen (loumie4you@gmail.com)
Titel: Bemærkninger udkast til forslag til lov om en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 14:41

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde, herunder:

1. Støjgener

Den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Jeg må kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen regner sig frem til**. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.**

Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

2. Økonomi og miljø.

7,3 milliarder kr. er den beregnede investering, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er ringe, og hertil kommer de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. **I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.**

Med venlig hilsen

Jørgen Larsen, Ravnhøj 84, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Ørnsø Knudsen (soren.ornso@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvejen 24
Sendt: 10-01-2024 14:37
Bilag: Høringssvar asbest 2024.docx; Høringssvar om klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024.docx; Høringssvar støj 2024.docx;

Jeg medsender hermed 3 filer vedrørende klimakrise, støjgener og Asbest problemer vedrørende Egholm Motorvejen.
Venlig hilsen.
Søren Ørnsø Knudsen.
Vesterbrogade 50 Holstebro.
soren.ornso@gmail.com
+45 21491219.

--
Søren Ørnsø
soren.ornso@gmail.com
+45 21491219

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger

Asbest-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Vejdirektoratet udtaler at prøver taget fra fjordbunden ikke viser problemer med asbest.
Hvad med at tage prøver på landjorden !
Både på Nørresundbysiden og Aalborgsiden.

Tænketanken GEOHAV har v.h.a. fotografier dokumenteret, at der ved Renseanlæg Vest findes nedgravede depoter med ca. 95.000 tons asbestholdigt affald.
Det ligner et kobbermine-brud i Sydamerika.

Tusindvis af tons asbestaffald er der deponeret gennem adskillige år.

Det kan ikke passe at myndigheder nidkært overvåger hvert kilo som private borgere deponerer, og hvor samme myndigheder tillader det offentlige at fritlægge depoter på tusindvis af tons asbestholdigt affald.

Asbestholdigt affald der vil slippe ud i omgivelserne ved anlæggelsen af en Egholm-motorvej.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Klimakrisen og Egholmmotorvejen.

Vigtig udtalelse i TV udsendelse med Nikolaj Coster-Waldau fra d.12 dec. 2023.

Klimakrisen gør global indsats nødvendig !

Folket skal kræve handling fra sine politiske ledere !

Indlandsisen smelter hurtigere og hurtigere.

Byerne i Tyskland oversvømmes.

Floderne går over deres bredder.

Verdenshavene stiger.

Andre steder er det umuligt at dyrke afgrøder på grund af tørke.

Hvad gør vi i Danmark ved det ?

Vi bygger motorveje. !

Det er simpelthen sørgeligt at Danmark bruger ressourcer på det !

Især Egholmmotorvejen vil dræne omgivelserne for natur-ressourcer såsom grus og sand, samtidig med at naturgrundlaget for dyr og mennesker ødelægges.

Få indført Roadpricing Straks ! Det vil løse trængsels-problematikken, når folk økonomisk tilskyndes til samkørsel. I 80 pct. af køretøjerne i myldretiden er der kun én person.

Stop forkælelsen af privat-bilismen !

Stop alle planer om en Egholmmotorvej !

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger.

Støj-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Støj er et helt centralt problem ved motorveje.
Modsat hvad mange tror, vil elbiler ikke dæmpe udledt støj.
Det er dækkene og hastigheden der genererer støj.
Derfor er motorveje ekstremt støjende.

Vejdirektoratet skriver i den opdaterede VVM at en Egholmmotorvej vil kunne høres på flere kilometers afstand.

I andre sammenhænge arbejder man med et forsigtighedsprincip.
Det gør man ikke i Danmark når det gælder støj fra motorveje.

I Danmark sætter man grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB.
WHO sætter grænsen ved 53 dB.
Altså næsten en halvering.

Det har vist sig at Vejdirektoratets skøn over støj fra motorveje er lige lovlig optimistiske.
Senest ved Silkeborg-motorvejen hvor folk bryder sammen i gråd p.g.a. støj.

Støjen fra en Egholmmotorvej vil blive utålelig for (lavt sat) 26.000 borgere.

På Nørresundby siden planlægger man i fuldt alvor en linieføring i 10 meters højde over en strækning på 4 km uden støjværn.

Hvad vil turister der besøger Lindholm Høje Vikinge-gravplads ikke tænke om trafikplanlæggerne i Danmark hvis dette scenarie realiseres.

Hvad vil indbyggerne i Nørresundby området ikke tænke om trafikplanlæggerne hvis en 4 km lang motorvej i 10 meters højde realiseres.

Det vil blive et støjhelvede af dimensioner.
Det er uhørt og uacceptabelt at gå videre i planlægningen af et så ødelæggende projekt.

Videre over Egholm forestiller man sig motorvejen på en flere meter høj dæmning uden støjværn.
Fladt landområde og fjordens vand vil fremme udbredelsen af støjen.

Egholm afsnittet vil blive en støjgenerator af dimensioner.

Videre på Aalborgsiden tæt på bymæssig bebyggelse vil tusindvis af mennesker få ødelagt deres livskvalitet.

Planlagte støjværn vil vise sig utilstrækkelige.
Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. støj samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Felics Pedersen (felics.pedersen@live.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 14:32

Kære Thomas og Anders

Jeg kan ikke stå inde for planerne for Egholm-motorvejen.

Så vidt jeg er orienteret vil motorvejen aflaste E45 med 9-24%. Hvad virker utroligt lavt for så omkostningsfuld en motorvej. Samtidig viser al trafikforskning, at en ny motorvej ikke vil løse trafikproblemet.

Derudover er jeg dybt bekymret over ønsket om at anlægge en sådan motorvej netop nu – midt i en biodiversitets- og klima-krise. Det virker ukonstruktivt, når vi burde prioritere at nedbringe antallet af biler på vejene.

Jeg håber virkelig, at I vil høre dette opråb fra mig og de mange andre og tage projektet til revision. Jeg kan – for egen regning – sige, at det er den her slags sager, der afgør, hvor jeg i fremtiden sætter mit kryds.

Bh Felics Lindberg Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maja Wanscher (majawanscher@gmail.com)
Titel: Hørringsvar om Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 14:10

Hej
Jeg er meget i mod byggelsen af Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af natur kvælende motorveje.

Vi har i Danmark et kæmpe ansvar om mål vi skal nå både inden 2025, 30 og 50. Dette projekt bidrager til at gøre det modsatte og vil øge Danmarks CO2-udledning. Det mener jeg ikke er ansvarligt.

Hilsen Maja

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Muchitsch (hanne.much@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 14:00

INGEN MOTORVEJ OVER EGHOLM
IKKE FLERE MOTORVEJE

Der er rigtig mange begrundelser for, at vi ikke skal have en motorvej over Egholm.
Bla. bliver Egholmforbindelsen samfundsmæssig meget dyr, og den vil langt fra løse kø-problemer.
En Egholmforbindelse vil udsætte over 10.000 boliger for ny sundhedsskadelig støj. Det vil give store problemer med drikkevandet. Dejlige naturområder vil blive ødelagt, og også meget vigtigt vil mange dyrearter blive udryddet og heriblandt fredede dyrearter.

Vi skal tænke anderledes i Danmark. Vi skal ikke have flere biler på vejene, vi skal udvide og støtte den kollektive trafik som skal gøres billigere og gratis om muligt.

Se på svenskerne der er kommet godt i gang med udvidelsen af den kollektive trafik og det er blevet en succes. Lad os bruge deres erfaringer og komme i gang.

I Danmark sparer vi på den kollektive trafik, hvilket er totalt vanvittigt. Det resulterer i flere biler og det er "skruen uden ende" og betyder dårligere klima, støj og møg.
Lad os stoppe det nu.

Hanne Muchitsch
Johannesmindevej 42
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Olsen (loneolsen63@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse,
Sendt: 10-01-2024 13:51

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse,

Jeg henstiller hermed til udkast til om om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og at planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm forkastes.

Jeg tilslutter mig Borgerbevægelsens argumenter men vil særligt fremhæve: Egholm forbindelse vil ikke løse problemerne i fht. trafikken gennem den nuværende tunnel - viser Vejdirektoratets egne trafikberegninger.

Min allerstørste bekymring er al den asbest der ligger i området. Det kan vi tydeligt se når man går tur i området så derfor er jeg ikke tryg ved at man skriver der ikke er asbest i det område hvor en evt. motorvej skal placeres. Tænker ikke jeg behøver at gøre opmærksom på at asbest er livsfarlig. Vi må ikke gentage katastrofen omkring de mange dødsofre pga. den tidligere eternitfabrik i Aalborg

Vores drikkevand er i fare da linieføringen vil gå hen over drikkevands-reservoirer i Drastrup og Hvorup. Truede dyrearter på Egholm få ødelagt deres eksistensgrundlag. Sidst men ikke mindst så ødelægger det Aalborg By - man skærer Aalborg Vestby midt over.

Med venlig hilsen

Lone Olsen

Moltkesvej 17

9000 Aalborg

mail: loneolsen63@gmail.com

tlf: 23740438

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kristian Kjelnæs Christensen (krkj-jv@aalborg.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende den 3 limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-01-2024 13:43

Til Transport ministeriet.

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Jeg finder heller ikke fyldestgørende dokumantion for at en udvidelse af kystlinjen på sydsiden af Egholm ikke vil påvirke vandstanden i fjorden i og omkring Aalborg når der er storm eller kraftigt blæsevejr. Denne udvidelse vil utvivlsomt danne en flaskehals i fjorden, og give vandet yderligere problemer i at løbe problemfrit.

Mvh.
Navn. Kristian Christensen
Mail: kristianegholm52@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Thestrup (jyttethestrup@stofanet.dk)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:37

Til Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

De mest tungtvejende grunde for mig er

Støj. Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelige støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Aalborg har i forvejen Danmarksrekord i støjforurening fra motorvejen øst for byen og hvis byen får endnu en nord-syd gående, firesporet motorvej vest om byen vil trafikstøjen blive både uudholdelig og skadevoldende i store dele af byen, uanset vindretning.

2. Asbestforurening. Forslaget vil medføre alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret anslået 550.000 tons asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik på sydsiden af fjorden, såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende. Af det opgravese sediment skønnes 10 % at spildes i og omkring fjorden undervejs til deponering i Rærup. Som trafikministeriet tidligere har oplyst på forespørgsel er der ingen kendte metoder til at oprense asbest i vandsøjlen. Det kan lede til en ny generationsforurening som ikke kan fjernes.

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevands ressourcerne for Aalborg. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt, hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og kemikalier i forbindelse med anlæg og senere uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet.

Forslaget indeholder en grundlæggende fejl i konstruktionen

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser.

Ved nærmere analyse af tallene i trafikministeriets statistik og fremskrivning ses at kun 25 % af den fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 % er lokaltrafik.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister på vej til og fra mod Aalborg vælge den motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet.

Udbygningen af Aalborg sker i Øst med nyt sygehus og udbygningen af Aalborg Havn, derfor vil en forbindelse i vest ikke aflaste de nuværende forbindelser nok og en udbygning af øst forbindelsen vil under alle omstændigheder være nødvendig i løbet af få år.

Venlig hilsen

Jytte Thestrup

Garvergade 22

9400 Nørresundby

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ulla Bryanne (ullabryanne@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 13:31
Bilag: Indsigelse.docx;

Vedhæftet finder I min indsigelse vedr. Egholmmotorvej

Bedste hilsner
Ulla Bryanne

Indsigelse mod anlæg af motorvej i Egholmlinjeføringen

Kære beslutningsansvarlige

Før I træffer en beslutning, vil jeg bede jer svare på om I er opmærksomme på følgende forhold:

- Motorvejen vil på visse strækninger i bebyggede områder komme op i en højde på 11-12 meter. Det er en **optisk** forurening.
- I disse højder er det ikke muligt at opsætte effektivt støjværn. Vinden kommer som bekendt oftest fra vest, og lyd transporteres tydeligere over vand end over land. En motorvej over Limfjorden i den vestlige del af Aalborg, vil derfor sende en forfærdelig **traffikstøj** ind over byen - som i forvejen er den mest støjbelastede by i Danmark.
- E45 passerer Aalborg i den østlige del af byen, og borgerne i området har i mange år klaget over traffikstøj. Med en motorvej i vest vil byen blive klemt inde mellem to motorveje og plaget af støj uanset vindretning.
- Linjeføringen går både nord og syd for fjorden hen over vigtige vandreservoirer som Aalborg Kommune i årtier har brugt store kræfter på at friholde for at fremtidssikre rent **drikkevand** til byens borgere. Både i anlægsfasen og ved tilfælde af trafikuheld på en færdig motorvej, kan disse anstrengelser være spildte.
- Mange steder rundt om i Aalborg og Nørresundby, bl.a. der hvor motorvejen og dens tilslutningsveje er planlagt, er der affaldsdepoter fra den nu nedlagte Dansk Eternit Fabrik. Eternitten blev i mange årtier produceret med **asbest**, som er et yderst kræftfremkaldende materiale. Under anlægsfasen vil mange af disse depoter blive blotlagt og den flygtige asbest spredt med vinden. Aalborgenserne har i forvejen et alt for stort antal asbestrelaterede kræftsygdomme.

Der kunne nævnes mange andre forhold. Fx fremfører traffikforskere at en Egholmmotorvej slet ikke vil løse de fremtidige trafikale problemer. Vil alle ulemperne så være til ingen nytte? Andre siger at det samfundsøkonomisk slet ikke kan betale sig. Og Aalborg Kommune er kommet til at love en medfinansiering af motorvejen; penge som kommunen ikke har, og som derfor kun kan tages fra byens trængte socialvæsen. Og som nævnt mange, mange andre forhold.

Jeg håber I vil tænke jer rigtig grundigt om, inden I træffer en beslutning om etablering af en Egholmmotorvej.

Med venlig hilsen

Ulla Bryanne, en bekymret aalborgenser

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (finnvesterlund@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:28

Odder d. 10. januar 2024

Til Trafikminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Tag Egholmlinjen af bordet!

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er den dyreste løsning og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støj til flere aalborgensere.

Valg af Egholmlinjen som den 3. Limfjordsforbindelse vil udsætte 26.000 borger for sundhedsskadelig støj.

På landsplan er de samfundsøkonomiske omkostninger, der knytter sig til sygdom p.g.a. vejstøj allerede oppe på 4,4mia kr. og stærkt stigende. Det vurderes at 802 personer/ år dør for tidligt i Danmark iht. den seneste rapport om Environmental noise in Europe (EEA no.22/2019(EU).

I rapporten er Aalborg i øvrigt anført som værende Danmarks mest støjbelastede by. Hvornår begynder politikerne at tage det problem alvorligt?

VVM støjberegningsmetoderne for Egholmlinjen er utilstrækkelige og misvisende. Det er gennemsnitsberegninger med udgangspunkt i for lavt antal trafikanter på motorvejen. Der er derfor sikkerhed for, at beboerne langs Egholmlinjen IKKE beskyttes mod sundhedsskadelig vejstøj over 58 dBLden. Desuden er usikkerheden i støjberegningsmetoderne uacceptabel stor.

Det er derfor tvivlsomt om VVM rapport 379, 2011 samt Miljøkonsekvensrapport, 3. Limfjordsforbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen fra 2021, opfylder de faglige krav, som de skal i henhold til EU's krav til Miljøkonsekvensvurderinger.

Alt taler IMOD en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, det er den dyreste og dårligste forbindelse og meget bekymrende, at nogle politikere vælger den dårligste og dyreste løsning. Det er tilladt at ændre holdning.

Med venlig hilsen

Finn Vesterlund

Vesterhåb 3, 8300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (finnvesterlund@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:26

Odder d. 10. januar 2024

Til Transportminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Egholmlinjen skal tages af bordet

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til Folketinget om at vedtage en anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som bedre vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er dyrere og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støjplage til flere Aalborgensere.

Det rene drikkevand er truet, hvis man vælger Egholmlinjen:

Efter mere end 30 års indsats for at beskytte de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder til boringerne i både Drastrup og Hvorup, er status, at der nu tappes rent drikkevand. Terrænet må ikke ændres, der må ikke bygges nyt, og der må ikke udledes miljøfremmede stoffer. Drikkevandet sendes direkte ud i hanerne uden anden rensning end filtrering og luftning. Det vil en anlægslov for Egholmmotorvejen lave om på. En anlægslov vil ophæve alle tinglyste bestemmelser om forbud mod at ændre terræn, udlede forurenende stoffer og bygge nyt. Allerede i anlægsfasen er det sandsynligt, at de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder trues af anlægsarbejderne for motorvejen og udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen. Der findes ikke alternative beskyttede områder til de to vandværker ved Drastrup og Hvorup, der ifølge VVM for Egholmlinjen allerede i anlægsfasen, men også af driften, er truet af en varig forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære områder til de to vandværker.

Jeg håber derfor, at Egholmlinjen, som er den dyreste og dårligste løsning på en linjeføring over Limfjorden, vil blive afvist bl.a. på grund af den sandsynlige, varige forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære oplande til vandværkerne i Drastrup og Hvorup.

Med venlig hilsen

Finn Vesterlund

Vesterhåb 3

2300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (veslyn@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:18

Odder d. 10. januar 2024

Til Trafikminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Tag Egholmlinjen af bordet!

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er den dyreste løsning og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støj til flere aalborgensere.

Valg af Egholmlinjen som den 3. Limfjordsforbindelse vil udsætte 26.000 borger for sundhedsskadelig støj.

På landsplan er de samfundsøkonomiske omkostninger, der knytter sig til sygdom p.g.a. vejstøj allerede oppe på 4,4mia kr. og stærkt stigende. Det vurderes at 802 personer/ år dør for tidligt i Danmark iht. den seneste rapport om Environmental noise in Europe (EEA no.22/2019(EU).

I rapporten er Aalborg i øvrigt anført som værende Danmarks mest støjbelastede by. Hvornår begynder politikerne at tage det problem alvorligt?

VVM støjberegningsmetoderne for Egholmlinjen er utilstrækkelige og misvisende. Det er gennemsnitsberegninger med udgangspunkt i for lavt antal trafikanter på motorvejen. Der er derfor sikkerhed for, at beboerne langs Egholmlinjen IKKE beskyttes mod sundhedsskadelig vejstøj over 58 dBLden. Desuden er usikkerheden i støjberegningsmetoderne uacceptabel stor.

Det er derfor tvivlsomt om VVM rapport 379, 2011 samt Miljøkonsekvensrapport, 3. Limfjordsforbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen fra 2021, opfylder de faglige krav, som de skal i henhold til EU's krav til Miljøkonsekvensvurderinger.

Alt taler IMOD en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, det er den dyreste og dårligste forbindelse og meget bekymrende, at nogle politikere vælger den dårligste og dyreste løsning. Det er tilladt at ændre holdning.

Med venlig hilsen

Bente Lyngesen

Vesterhåb 3, 8300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (veslyn@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:16

Odder d. 10. januar 2024

Til Transportminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Egholmlinjen skal tages af bordet

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til Folketinget om at vedtage en anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som bedre vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er dyrere og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støjplage til flere Aalborgensere.

Det rene drikkevand er truet, hvis man vælger Egholmlinjen:

Efter mere end 30 års indsats for at beskytte de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder til boringerne i både Drastrup og Hvorup, er status, at der nu tappes rent drikkevand. Terrænet må ikke ændres, der må ikke bygges nyt, og der må ikke udledes miljøfremmede stoffer. Drikkevandet sendes direkte ud i hanerne uden anden rensning end filtrering og luftning. Det vil en anlægslov for Egholmmotorvejen lave om på. En anlægslov vil ophæve alle tinglyste bestemmelser om forbud mod at ændre terræn, udlede forurenende stoffer og bygge nyt. Allerede i anlægsfasen er det sandsynligt, at de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder trues af anlægsarbejderne for motorvejen og udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen. Der findes ikke alternative beskyttede områder til de to vandværker ved Drastrup og Hvorup, der ifølge VVM for Egholmlinjen allerede i anlægsfasen, men også af driften, er truet af en varig forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære områder til de to vandværker.

Jeg håber derfor, at Egholmlinjen, som er den dyreste og dårligste løsning på en linjeføring over Limfjorden, vil blive afvist bl.a. på grund af den sandsynlige, varige forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære oplande til vandværkerne i Drastrup og Hvorup.

Med venlig hilsen

Bente Lyngesen

Vesterhåb 3

2300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann Mai Røge (annmai.lr@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 12:56

Til rette vedkommende hos Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.

Den korte begrundelse kommer herunder, og jeg eftersender gerne videnskabelig dokumentation, der understøtter mine standpunkter.

Ideen om en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm opstod for mange år siden, og vores viden, værdier og behov har ændret sig - ideen i sin nuværende form har dog ikke fulgt med tiden - og det har loven heller ikke, den gør det svært for borgerne at blive hørt og den spænder ben for fleksibilitet i politisk beslutningstagen.

Forbindelsen i Øst:
Aalborg udvikler sig i øst - det er hér den største trafikale udfordring ligger og dermed også de største fordele, som kan imødekommes med en parallel-tunnel ved den allerede eksisterende forbindelse. Løsningen er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Det er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Det kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.

Levestandart i større byer:
Der er, på verdensplan, blevet forsket i leve-standarten i større byer og hvordan den har udviklet sig, når byerne "indhegnes" i overjordiske motorveje - det er tydeligt at levestandarten er faldet og nedadgående. Hvad der derimod stimulerer høj leve-standart er grønne byer, byer med mindre trafikstøj og hvor offentlig transport prioriteres over privat - det bør være let og trygt for den bløde traffikant at bevæge sig rundt i hele byen til fods og på cykel og at kunne stille bilen i udkanten og tage offentlig transport ind - ligesom Aalborg Kommune ønskede i en rapport fra 2018. 70 biler på Vesterbro fragter det samme antal personer som én bus.
Trafikministeriet må være en forgænger, der tør se langt mere end 20 år frem eller som minimum følge med udviklingen, og lytte til forskerne og borgerne.

Jeg har boet på kanten af Aalborg midtby og Aalborg Vestby i fem år, på Kong Hans Gade, og valgte sidste år at flytte nordenfjords til Klokkerholm i Vendsyssel. Jeg valgte, ligesom rigtig mange andre borgere, at bo i Aalborg pga. den gode adgang til fjorden og naturskønne rekreative områder og hele områdets kulturelle, historiske perler på begge sider af fjorden. En perfekt kombination af byliv og natur med dyreliv, som jeg har været stor fortaler for, men som jeg fornemmer kan blive fortid, hvorfor jeg heller ikke længere anbefaler byen og frygter for dens fremtid. Aalborg har fået vokseværk, men desværre ser det ud til at det på sigt kan blive dens død. Hvad der før gjorde Aalborg attraktiv og unik kan så let som ingenting smuldre med gennemførelsen af et så stort og hensynsløst anlæg som en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm. Kommer der en vestlig forbindelse over Egholm forsvinder de bynære rekreative områder og hele området forpurres af støj og forurening, der blæser ind over byen med vestenvinden.

Hvis en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm gennemføres bør den udelukkende bruges til grøn, lydløs transport - den vil dog stadig

1. "indhegne" Aalborg
2. spolere de attraktive støj og forureningsfrie rekreative områder langs hele dens strækning
3. skære den åbne horisont over og være en "øjebæ" set fra samtlige rekreative områder i vest

4. den løser ikke det trafikale flaskehalsproblem i Øst - men stimulerer mere privatkørsel fremfor offentlig trafik
5. den strider mod EU's Habitatdirektiv og understøtter arternes masseuddøen
6. og så var der noget med nogle asbest-depoter, der skal graves i...
7. og hvad med det rene drikkevand?

Jeg passerer fortsat Limfjorden for at komme på arbejde og en vestlig linjeføring vil kun i nogen eller ringe grad afhjælpe de trafikale udfordringer i øst. De 5 min, der i manges tilfælde, vil kunne "vindes" ved at etablere en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm kan på ingen måde retfærdiggøre de store anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk omkostninger! Hvis der skal etableres en større vestlig forbindelse over Limfjorden bør det overvejes at placere den endnu længere mod vest, så Hanherred kan få større glæde af forbindelsen og så færre mennesker i de tætbefolkede områder i f.eks. Aalborg Vestby, Hasseris og Lindholm ufrivilligt påvirkes af anlægget.

Jeg tillader mig at slutte af med at citere min svigerfar Asger Nielsen, som I også har modtaget en indsigelse fra:

"Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model."

Med venlig hilsen

Ann Mai Lunde Røge
Bredkærsvej 21
Klokkerholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Lindblad Madsen (gitte.lindblad.madsen@gmail.com)
Titel: HØRINGSSVAR 3. LIMFJORDSFORBINDELSE OVER EGHOLM
Sendt: 10-01-2024 12:35

Jeg har prøvet at skrive høringssvar via link, men kan ikke få lov til at skrive min adresse og kan dermed ikke gå til "næste". SÅ derfor almindelig mail.

DET BLÆSER STORT SET ALTID EN KRAFTIG VESTENVIND ind over Aalborg og Aalborg Vestby.
SÅ derfor er det en stor risiko at tage ifht FORURENING for os, der bor her samt for de børnehaver og vuggestuer, der ligger i det område, der via vinden vil blive berørt af gravearbejde med ASBEST samt forurening fra bilerne og ikke mindst LYDFORURENING, som vil blive et evigt STRESS fænomen i sig selv og ikke mindst pga vestenvinden.
Jeg er virkelig bekymret over, at det virker som om, at alle ved, at det på ingen måde er den bedste løsning på trafikproblemerne ved tunnelen. Men at ingen tør stoppe det og se på andre løsninger (er nogen kommet til at love nogen noget??)
Vi kan risikere at komme stå med en ASBEST mm MILJØKATASTROFE om nogle år, som den i Randers, hvor heller ingen lyttede og fik stoppet det.
BØRN der står ude og SOVER I DERES BARNEVOGNE eller LEGER PÅ LEGEPLADSERNE i deres institutioner, vil få asbest støv i lungerne i deres tidlige leveår!
Også kæmpe stor bekymring ifht vores GRUNDVAND som i forvejen er meget forurenet at bla nitrat.
SÅ er der hele det store tab af et meget attraktivt og velbesøgt rekreativt område, som vil gå tabt og fuldstændigt miste sin sundhedsfremmende og afstressende betydning. Det er SÅ vigtigt at bevare områder, som ikke allerede er ødelagt af ideen om vækst og "mere og mere" og flere og flere biler og motorveje og støj og manglende "åbne naturlige landskaber".
Der er også fredede dyr, som vil miste deres habitat. Det går ikke!
Vi skal have kigget på vores FORÆLDEDE VÆKSTBEGREB og måske blive inspireret af et land som Bhutan, hvis bruttonationalprodukt bliver målt i TRIVSEL og LYKKE i befolkningen.
Det kræver et visionært blik... og at der er nogen, der tør. Men har vi dybest set noget andet valg, hvis vores klode ikke skal brænde helt sammen, som den allerede viser, at den har tænkt sig at gøre, hvis vi fortsætter af dette spor.
TÆNK SIG: Vi har noget så unikt og dejligt som en IKKE LANDFAST Ø her i Aalborg. Det har så stor herlighedsværdi for hele Aalborg og opland og vil blive fuldstændig ødelagt af en kommende motorvej. Please!
PLEASE! VI har lige set julekalenderen: SKOVENS VOGTER. Er der mon en eller flere i systemet, som vil være den HELT, der får stoppet de gravemaskiner, der lige nu er i stor fare for at ødelægge et kæmpe Naturskønt og fredeligt område. Du får en medalje:-)

Med Venlig Hilsen
Gitte Lindblad Madsen
Vestre Fjordvej 62
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Alternativer til en Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 12:03
Bilag: Alternativer.docx;

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Alternativer til en Egholmmotorvej

I stedet for at bruge 7,3 mia, kroner til en Egholmmotorvej foreslås det at pengene bruges til:

1. Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland
2. En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med
3. Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
4. Bedre mulighed for hjemmearbejde.
5. Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
6. Flere cykelstier og bedre forhold for cyklister

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:
En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Bitt Juul Jensen

Alternativer til en Egholmmotorvej

I stedet for at bruge 7,3 mia, kroner til en Egholmmotorvej foreslås det at pengene bruges til:

- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med
- Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
- Flere cykelstier og bedre forhold for cyklister

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:
En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:
https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birgitte Leth (4bleth@gmail.com)
Titel: Nej til støj over Egholm og Limfjorden
Sendt: 10-01-2024 11:53

Limfjordsforbindelse over Egholm vil ødelægge skønheden, men også roen. Vi har en unik perle, tæt ved by, hvor der er ro, og vi kan nyde dyreliv og landbrugsliv, kun et stenkast fra byen. Hvorfor vil vi udsætte menneskers sundhed med det øgede stress der kommer med øget støj. Undersøgelser viser, at trafikstøj er noget af det mest belastende for mennesker, det giver stress, der kan udvikle sig til andre alvorlige sygdomme. Det gælder det samme for dyr. Der er vildt dyreliv - endnu - i Limfjorden, hvorfor er det, at vi har så travlt med at ødelægge det? Hvad er det, der bliver så vigtigt? Vi kan se os omkring, hvor vi ser miljøkatastroferne står i kø. Hvorfor kan vi ikke her i Danmark, her i Nordjylland, bruge den indvendige side af hoved og krop? Hvad er det vi har brug for? Det er vist at tage os af hinanden, dyr, de vildtlevende dyr og de omgivelser vi alle skal være i. Lad os nu bruge vores samvittighed, og mærke efter, hvad er det reelt vi har behov for? Det er natur, ro og fredelighed, hvor vi får muligheden for at mærke os selv og vores samvittighed.

Birgitte Leth
Skelagervej 235
9000 Aalborg
40517872

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanna Skjønning (hanna@hannahome.dk)
Titel: Fwd: Indsigelse - Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 11:41

---------- Videresendt besked ----------
Fra: hanna@hannahome.dk
Dato: 9. januar 2024 kl. 17.32.51 +01.00
Emne: Indsigelse - Nej til Egholmmotorvejen
Til: trm@trm.dk

Kære Trafikministeriet

Jeg vil så inderligt bede jer om at droppe dette projekt. Vi står midt i en alvorlig Klimakrise så en ny motorvejsforbindelse trække i den forkerte retning, da den vil medføre en stor udledning af CO2.

Forslag:
Gør i stedet meget mere for at løse evt. trængselsproblemer. Jeg hører fra lokale at trængslen særligt skyldes ulykker på motorvejen.

1. Sæt hastigheden ned via de elektroniske skilte der allerede findes. Og anskaf evt. flere elektroniske fart- og infoskilte. Det gælder særligt når der er dårligt føre, fx tåge eller stærk regn eller sne. (se evt. redegørelsen til folketinget om ulykker på motorveje). Elektroniske skilte der nedsætter hastighedsgrænse ved kø forude benyttes fx på Motorringvejen omkring København.
2. Sørg for at hastigheden overholdes vha. permanente hastighedskontroller med efterfølgende bøder til dem, der har svært ved at overholde det. Hjælp selvfølgelig bilisterne ved at skilte og informere grundigt om dette.
3. Mål ved hjælp af kameraer/droner om bilisterne holder en sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand til de forankørende. Brug infotavler til at hjælpe bilisterne fx i glat føre hvor mange sekunder de minimum skal holde afstand til den forankørende. Hvis det ikke er effektivt har politiet mulighed for at give bøder, hvis der køres for tæt.
4. sørg for at alt udstyr virker fx måleudstyr, der måler højden på køretøjer, så en affaldsbil med for højt udstyr ikke rammer mod tunnellens tag.
5. sørg for et effektivt beredskab, der hurtigt kan rydde op i tilfælde af, at ulykken alligevel indtræffer.
6. opsaml erfaring om årsagen til de ulykker, der er sket eller sker fremover og formidl info videre samt overvej om der er noget der skal ændres ved skiltning eller vejen.

Alle disse forslag er ment som en hjælp til bilisterne, der gerne vil frem og generes af kø som følge af ulykker.

Ud over dette så kan man:

1. Få flere til at køre sammen: Reklamer for de gode kør-sammen p-pladser som fx den ved Haverslev. og sørg for at der altid er plads til en bil ekstra. Etabler flere kør-sammen pladser, så det er nemt.

Alt dette koster penge, men det gør en ny limfjordsforbindelse jo også. Og der er penge sparet ved at minske antal ulykker.

Venlig hilsen
Hanna Skjønning

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bente Tranum (bente@bentetranum.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 11:38

Til transportministeriet

Jeg er imod etableringen af en motorvej hen over Egholm fordi det vil:

- **give et tab i rekreative muligheder for befolkningen**
- **påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt**
- **udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj**
- **udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenet**
- **øge CO2 udslippet.**

Desuden anser jeg ud fra en samfundsøkonomisk beregning investeringen for at være ufornuftig, så de relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, ikke kan begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm.

Hermed en uddybelse af ovenstående.
Mere negativ klimapåvirkning:
Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO2 udslippet – hertil kommer det CO2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO2 udslippet strider både mod statens, Aalborg Kommunes klimapolitik, Paris-aftalen, klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.
Flere rammes af støj:
Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt end etableringen af en ny motorvej
Natur og rekreative områder forringes:
Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder. Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med EU's habitatsregler.
Vigtig natur vil få forringede vilkår og paragraf 3. beskyttet natur vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes. Hvis projektet gennemføres, bør alle områder til erstatningsnatur, samt afværgeforanstaltninger for bilag IV arter, være beviseligt funktionsdygtige før anlægsfasen påbegyndes.
VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, men jeg mener ikke, det er tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på bilag IV raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Fx med hensyn til undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.
Desuden er det tvivlsomt, om der er grundlag for dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3, da det på

baggrund af analysen ikke er godtgjort at der her er tale om "væsentlige samfundsmæssige interesser". Da der her er tale om et projekt, som ved at flytte det østpå, vil blive både billigere- samt give mindre påvirkning af den omkringliggende natur, kan vi ikke se grundlaget for at der kan gives dispensation fra national- eller international lovgivning.
Grundvandet trues:
Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.
Vandkvaliteten forringes:
Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil komme risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.
Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet:
Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.
Markant forringelse af rekreative områder og turismen:
Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.
Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som Østerådalen, Klosterengen, Lindholm Strandpark og Verdens Ende bliver markant forringet.
Særlige udfordringer i anlægsperioden
I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.
Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.
Med venlig hilsen
Bente Tranum Christensen
Vendelbogade 5 st
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birgitte Leth (4bleth@gmail.com)
Titel: Nej til Limfjordsforbindelse over Egholm. Hvor er vores samvittighed?
Sendt: 10-01-2024 11:36

Hvorfor er fred og skønhed ikke allerhøjest på vores prioriteringsliste? De sidste 50-60års miljøkatastrofer vi efterlader til næste generation, hvorfor er det vi skal fortsætte med at forpeste naturen? Hvor er samvittigheden? Vi er da som minimum nødt til at passe på den sparsomme natur vi har tilbage. I undersøgelser over, hvad der gør folk lykkelige, så er det ikke vejnet, broer og trafikale forbindelser. Det er natur, skønhed, ro, der står øverst med sammen med gode relationer. Egholm er Aalborgs perle, hvor netop relationer og et fortjent frirum er muligt. Både med kyst, skov, mulighed for at bade, fange krabber, lave bål mv. Hvorfor skal al skønhed smadres med trafik, støj mv. For slet ikke at nævne dyrelivet, der er på hastigt tilbagemarch, fordi vi mennesker tilsyneladende opfatter os selv, som om vi har ret til at gøre med vores omgivelser hvad der passer os. Lad nu vores samvittighed råde, og lad os med stolthed give Egholms fred og ro videre til næste generation.

Limfjordsforbindelse over Egholm, må absolut aldrig blive bygget

Birgitte Leth

Skelagervej 235

9000 Aalborg

40517872

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johannes Haase (kontakt@johanneshaase.dk)
Titel: 3 limfjordsforbindelse Høringssvar
Sendt: 10-01-2024 11:27

Høringssvar vedrørende 3 Limfjordsforbindelse

Samfundsinvesteringen i en 3 limfjordsforbindelse ved forbindelsen vil være

Anlæg af forbindelsen		7,5n milliarder
Offentlige arbejder overskrides i gennemsnit med 43%	3,225	--
Mistede ejendomsværdier som følge af støj	2,0	--
I alt		12,725 milliarder

Dette vil være den samlede investering for staten plus de ting man ikke har medregnet så som Asbest i området som i ikke mener eksisterer (ca 500000 ton)

Det samfundsmæssige regnestykke for den forbindelse vil være et meget stort minus for staten og ser vi så på Aalborg kommune som skal til at ombygge tilstødende veje for at få trafikken til at fungere især ved uheld i tunnelen hvilket ikke er prissat nogen steder men kan løbe op i 1 milliard

Vejdirektoratet erkender at der i 2035 vil være alvorlige trængselsproblemer med denne forbindelse og i 2040 (85000 biler i døgnet) vil trængslen være den samme som i dag med forsinkelser på op til 30 min.
Erhvervsliv og befolkning ved jo godt inderst inde at den eneste løsning som løser problemerne ved Fjorden er en udbygning af E 45 fra Svenstrup og til Bouet inkl. Et rør mere under fjorden med 3 baner hvor trafikretning i det midterste kan vendes.
Det vil også være skånsom for miljøet og den uerstattelige natur uden for Aalborg by.

Er Øst forbindelsen fravalgt af rent politiske grunde og ikke faglige og økonomiske grunde.
Hvorfor skal beslutningen tages på et forkert og uoplyst grundlag, det er som at ingen beslutningstagere har sat sig ind i hvad der sker når man vil bygge en motorvej det pågældende sted rent byggeteknisk kan man nok ikke vælge et dårligere sted i Danmark og slet ikke ved Aalborg
Dårlig bundforhold, flere asbestdepoter rigtig mange krydsninger med høje broer over veje og jernbanen hvor der ikke kan støjdæmpes (hvilket jo også er undladt i projektet)

Normalt skal en investering på 12-15 milliarder løse de pågældende trafikproblemer i 40 til 50 år men i dette tilfælde løses de kun i 5 til 10 år det er jo helt utilstrækkelig og økonomisk tåbelig

Med venlig hilsen

Entreprenørfirmaet

Johannes Haase

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birthe Markmann (b.markmann@outlook.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 11:12
Bilag: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Vedhæftet fil: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Venlig hilsen

Birthe Markmann
Hartmannsvej 3 | 9200 Aalborg SV
2443 7462 | b.markmann@outlook.dk
www.birthemarkmann.dk

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Nej til vestlig motorvej - behovet ligger mod øst!

Politisk aftale: Findes der blandt beslutningstagerne kompetente personer, som er klar til at sætte foden ned og ÆNDRE en forkert beslutning?
At anlægge 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg virker helt absurd, når **den største udvikling gennem mange år er sket i den østlige del af Aalborg.** Det må alle politikere og myndigheder have vidst, såvel i 2014, som da **Infrastrukturplan 2035 af 28.juni 2021 blev aftalt.**
Aalborg Øst har en lang række virksomheder, små og meget store arbejdspladser, alle med tung trafik til eller fra, som f.eks. Aalborg Havn, Aalborg Portland, Siemens, Fibertex, Reno Nord. Men også Universitetsområdet og diverse store forsknings- og uddannelsessteder, Region Nordjylland, butikscentre, plejehjem, skoler har mange ansatte og brugere. Seneste store projekt undervejs er Supersygehus Nord med trafik af mange patienter, besøgende, teknikere og ansatte, der pendler eller ønsker at bosætter sig i området, d.v.s flere byggepladser på begge sider af fjorden.

Vestenvind og støj: Det nye boligområde ved Klimapark Sofiendal Enge beskrives som et sted, der indfrier drømmen om at bo i smukke naturlige omgivelser med ro. Men med udsigt til en motorvej lige udenfor vinduerne og støjen kraftigt forstærket af vestenvind, bliver drømmen hurtigt et mareridt. Også i ældre boligområder som Dall, Drastrup, Skalborg, Hasseris Enge og hele den vestligste del af Aalborg vil trafikstøjen forstærkes markant på grund af vestenvinden. “Liggepesten” vil hurtigt brede sig i disse dele af byen, når boligejerne ønsker at sælge (flygte) fra en vedvarende støjplage, som ikke står til at ændre på grund af vind fra vestligere retninger en stor del af tiden.

Meget stort tab for natur og miljø - men minimal trafikal gevinst: Den særlige natur i de store engområder samt på Egholm vil for stedse være ødelagt. Dertil kommer problemerne omkring rent drikkevand, asbestforurening og fyldpladser, **som sikkert vil vise sig at være langt mere alvorlige end beskrevet.**

Birthe Markmann

Birthe Markmann · Hartmannsvej 3 · 9200 Aalborg SV · telefon: 2443 7462 · e-mail: b.markmann@outlook.dk

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbet Hærvig (lisbet.haervig@gmail.com)
Titel: høringssvar ang. den tredje Limflordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:54

Til Transportministeriet.

Jeg er meget imod Egholm Motorvejen.
Og hvorfor er jeg så det:

Det er jeg af mange grunde. Mest af alt af sundhedsmæssige grunde for såvel mennesker som dyr.

Først og fremmest fordi denne forbindelse vest for Aalborg vil påvirke mange indbyggere med et HØJT STØJNIVEAU, som man ved er sundhedsskadeligt og som man i mange andre dele af landet netop forsøger at begrænse. Det vil, såvel i anlægsfasen som ved den færdige motorvej, være en stor sundhedsskadelig belastning.

Desuden vil en tilkørselsvej til den foreslåede motorvej gå igennem tidligere nedgravede depoter af ASBESTHOLDIGT materiale. Der er stadigvæk mængder af dette, som dukker op på bredden ved Limfjorden. Disse ses jævnligt ved gåture i området. Det ville være en stor katastrofe for Aalborgs indbyggere, hvis asbestholdigt støv og fibre i vandet ville gentage fortidens syndere.

Egholm Motorvejen ville desuden gå igennem nogle DRIKKEVANDSOMRÅDER, som er meget vigtige for Aalborgs forsyning af drikkevand til Aalborgs indbyggere. Og hvad kunne der mon ske, hvis en lastbil med stærke kemikalier forulykkede lige i dette område?

At der så oveni alt dette formentligt bliver nødvendigt alligevel med et tredje rør ved Limfjordstunnelen om få år, leder mig og mange andre hen på, at det ville være den bedste løsning fra starten at arbejde hen imod denne løsning.
Så kunne man regulere morgen- og eftermiddagstrafikken ved at åbne baner, som trafikken kræver.

M.v.h. Lisbet Hærvig., Løvstikkevej 5, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Niels Grymer (nielsgrymer@gmail.com)
Titel: Høring vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:43
Bilag: 3. Limfjordsforbindelse Høringssvar.docx;

Hermed høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen
Niels Grymer
Anders Nielsensvej 21b st. tv
9400 Nørresundby

61746627
nielsgrymer@gmail.com

Ida Bergholt Grymer
Niels Grymer
Anders Nielsensvej 21B st. tv
9400 Nørresundby

den 10. januar 2024

Høringssvar vedrørende forslaget til en tredje Limfjordsforbindelse

Vi anerkender, at der er behov for at løse de trafikale problemer i forbindelse med krydsning af Limfjorden.
Men den foreslåede vestlige forbindelse rummer så mange ulemper og uafklarede risici, og vil desuden give en så tvivlsom aflastning af tunnelforbindelsen, at vi så kraftigt som muligt appellerer til, at beslutningen om den tredje Limfjordsforbindelse udskydes, indtil der er foretaget grundige, uvildige og tidssvarende undersøgelser af både den vestlige forbindelse og de forslag til udvidelse af den østlige forbindelse, der er fremsat.

VVM rapporten fra 2011, som er den seneste, der tager stilling til en udvidelse af østforbindelsen lider af åbenlyse mangler: Det alternativ, der stilles op mellem en østlig og en vestlig forbindelse, baserer sig på en overvurdering af omfang og pris for en udvidelse af østforbindelsen (med ekstra tunnelrør) og samtidig en overvurdering af effekten ved en vestlig forbindelse.

I så vigtig og kostbar sag er det afgørende at have realistiske og aktuelle beregninger at tage stilling ud fra.
Vi opfordrer derfor til, at de konstruktive forslag til udvidelse af østforbindelsen, som er fremsat, bl.a. af professor Otto Anker Nielsen, DTU, tages med i en seriøs beregning af fordele, ulemper og pris.

En motorvej tæt på bymæssig bebyggelse vil altid være til gene, ikke mindst på grund af støjen. Vi kan ikke se nogen overbevisende grund til, at Aalborg både i øst og i vest skal belastes af disse gener. Aalborg vil miste attraktionsværdi, hvis byen til begge sider skal belastes af motorvejsanlæg. De penge, der kan spares ved at vælge udvidelsen af den østlige forbindelse med et ekstra tunnelrør, vil passende kunne bruges til at forbedre afskærmningen ved den eksisterende motorvej.

En vestlig motorvej vil ødelægge værdsatte naturområder både syd og nord for fjorden (foruden på Egholm).

Dertil kommer, at projektet er en trussel mod byens drikkevandsforsyning, idet linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for

forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener vi ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Desuden er grund til at tro, at projektet vil rode op i uanede mængder af asbest.
Som tænketanken GeoHav anfører, er der dokumentation for nogle meget voldsomme mængder asbest i linjeføringen, modsat hvad Swecos mener at have påvist. Forskellen skyldes ifølge GeoHav at der er metodefejl i Swecos målinger.

Vi tillader os at citere GeoHav:
GeoHav finder, at vital viden om opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse bevidst er udeladt af også den tredie af Vejdirektoratets VVMprocesser for Egholmlinjen som direkte konsekvens af Transportministeriets fravigelse af den på linie 20 - 29 benævnte faste praksis og vurdering, om at det ikke er departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.

Disse forhold er så alvorlige, at det kan vise sig skæbnesvangert at vedtage lovforslaget uden at give tid til uvildige undersøgelser.

Derfor: Tøv en kende!

Ida Bergholt Grymer
idajbg@gmail.com

Niels Grymer
nielsgrymer@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Liedtke Thorndahl (st@build.aau.dk)
Titel: Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:25
Bilag: høringssvar 3 limfjordsforbindelse thorndahl.pdf;

Vedhæftet høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

mvh

AALBORG UNIVERSITET

Søren Liedtke Thorndahl
Civilingeniør, Ph.D.
Lektor | BUILD – Institut for Byggeri, By og Miljø

T: (+45) 9940 8475 | M: (+45) 4096 6999 | Email: st@build.aau.dk |
Aalborg Universitet | Thomas Manns Vej 23 | Kontor 1.253 | 9220 Aalborg Ø |

-- AKT 311289 -- BILAG 351 -- [høringssvar 3 limfjordsforbindelse thorndahl] --

Aalborg, 10. januar 2024

Søren Thorndahl
Civilingeniør, PhD.
Lektor i Miljøhydraulik Aalborg Universitet
Klostermarken 9
9000 Aalborg
st@build.aau.dk
mobil: 40 96 69 99

Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Herunder høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse primært omhandlende de miljø- og klimamæssige konsekvenser ved anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

EU habitatdirektivet

I miljøkonsekvensrapporten 2023 påpeges væsentlige påvirkninger af bilag IV-arter (odder, flagermus, strandtudse, mv.) som søges løst gennem etablering af erstatningsnatur. Dette er en omgåelse af EU-habitatdirektivet, da det ikke på forhånd kan påvises hvorvidt erstatningsnaturen kan fungere som habitat for de beskyttede arter.

Habitatdirektivet åbner muligheden for fravigelse, hvis der er 1) væsentlige samfundsmæssige interesser og 2) at alternative løsninger er undersøgt og at der ikke er reelle alternativer.

Selvom VVM-rapporten fra 2011 indeholdt alternative linjeføringer er disse ikke tilstrækkeligt undersøgt i forhold til overholdelse af EU habitatdirektivet. Når miljøkonsekvensvurderingen 2023 kun indeholder et og samme forslag er reelle alternativer således ikke undersøgt.

Ålegræsset trues: Underestimering af sedimentspredning og miljøeffekterne heraf.

Ved opgravning af bundsediment i forbindelse med etablering af sænketunnel antages et spild af sediment til vandsøjlen. Dette spild spredes i Limfjorden og har vidtrækkende konsekvenser for fjordens flora og fauna - herunder for resteområderne i Nørredyb og Natura 2000 områderne. Sedimentspredning vil hæmme fotosyntese og vækst i ålegræs samt gennem frigivelse af næringssalte (kvælstof og fosfor) potentielt øge algeopblomstringen risiko for iltsvind. Herudover spredes miljøfremmede stoffer og tungmetaller i vandfasen hvilket kan hindre vandrammedirektivets krav til god kemisk tilstand. Sedimentspredningen afhænger af spildprocenten ved gravearbejdet og her er det især opgravet gytje (dynd) som pga. af lav densitet let kan spredes og transporteres i fjorden.

I den VVM-rapport som blev gennemført i 2006 og opdateret i 2011, antog man et sedimentspild på 100 % af den lette gytjefraktion. I VVM-rapporten 2021 antog man et spild på 20 % (ved at argumentere for bedre gravemetoder) og i MKV 2023 er spildprocenten reduceret til 10 %. Ifølge MKV 2023 skal der opgraves

1.000.000 ton sediment og gytjefraktionen vurderes at udgøre 70 % af sedimentet. Der er således en meget stor forskel på hvorvidt der spredes 700.000 ton, 140.000 ton eller 70.000 ton gytjesediment.

Man kunne fristes til at tro at man regningsmæssigt har reduceret spildprocenten for at mindske de miljømæssige konsekvenser ved sedimentspredning. I MKV 2023 konkluderes det at " Sedimentation vurderes at have **væsentlig** konsekvens for ålegræs, men at ikke forhindre målopfyldelse ift. Vandrammedirektivet."

Umiddelbart kan det være svært at vurdere hvad den reelle spildprocent er, men der er ingen tvivl om at konklusionerne er meget afhængige af netop denne værdi. Det er nok sandsynligt at målopfyldelse af vandrammedirektivet ikke sker, hvis man regner med spildprocenter på mere end 10 %, og at udplantningen af ålegræs på et 60 ha stort areal som afværgeforanstaltning, ikke er nok til at sikre overholdelse af vandrammedirektivets krav om "god økologisk tilstand".

Frigivelse af klimagasser

I rapporten "3. Limfjordsforbindelse - Klimamæssige konsekvenser" gennemføres beregninger af udledninger af klimagasser (CO_2-ækvialenter) i anlæg og drift.

Der er i beregningen af de klimamæssige konsekvenser udeladt at regne på frigivelsen af klimagasserne fra kuldioxid og metan fra Limfjordens bundsediment i forbindelse med gravearbejde, nedspunsning, mv. Potentielt kan store puljer af klimagasser frigives som resultat af anlægsarbejdet. Begge gasser frigives naturligt og indgår i fjordens kulstofkredsløb, men anlægsarbejdet på fjordbunden vil medføre en øget frigivelse. Som et sekundært bidrag vil en reduktion af ålegræs, som resultat af sedimentspredning – i miljøkonsekvensrapporten estimeret til et areal på 30 ha, betyde en endnu større frigivelse af kuldioxid da kulstoffet ellers vil bindes til ålegræsset.

Potentielt vil også gravearbejde, jordflytning på land føre til en øget emission af klimagasser i de uopdyrkede kystnære lavbundsjorde, enge og standenge langs Limfjorden, på Egholm og i ådalene. I disse områder er findes en massiv kulstofpulje, som vil blive omsat og føre til emissioner, når jorden graves op.

I henhold til klimalovens mål for reduktion af drivhusgasemission, må en beregning af klimaaftrykket forventes at medtage alle bidrag i et anlægsprojekt, herunder ovenstående, og ikke udelukkende klimaaftrykket fra produktion, transport og anvendelse af materialer.

Miljøkonsekvensvurdering bør indeholde flere løsninger

Vejdirektoratet har udarbejdet en opdateret miljøkonsekvensvurdering på baggrund af den tidligere VVM-undersøgelse fra 2011. I sidstnævnte præsenteredes tre forskellige løsninger på en 3. limfjordsforbindelse. Herved var der i 2011 mulighed for at vurdere forslagene op imod hinanden i forhold til miljø, trafikafvikling, pris, mv. Idet, man nu har valgt kun at undersøge én løsning, er VVM-rapporten principielt uanvendelig som beslutningsgrundlag, når der ikke regnes på hvordan alternative løsninger vil påvirke miljø, trafikafvikling, samfundsøkonomi og pris. Netop en miljøkonsekvensvurdering med alternative løsninger må påkræves, fordi forudsætningerne for fjordforbindelsen er væsentligt ændret i forhold til for 10 år siden. Dels er der sket en stor udvikling i Aalborg Øst, herunder udvidelse af Aalborg havn, erhvervsområder,

universitetet samt det kommende supersygehus. Herudover er der bygget mange boliger i Sofiendals Enge og Hasseris Enge. Den teknologiske udvikling i forhold til forbundne eller selvkørende biler samt trafikstyring har potentiale for at udnytte det eksisterende vejnet bedre. Der er etableret togforbindelse til Aalborg Lufthavn. Alt dette var ikke en del af den oprindelige VVM, hvorfor forudsætningerne er så ændret væsentligt at man bør se på alternativerne igen.

Nuværende og fremtidig byudvikling i Aalborg

Der er i miljøkonsekvensvurderingen en mangelfuld stillingtagen til nuværende og fremtidig byudvikling i Aalborg. I stedet beror rapporten på en mere en 10 år gammel beslutning om at føre en motorvej vest om Aalborg. Aalborg kommunes indbyggertal er steget med mere end 20.000 over det sidste årti og der er bygget boliger i mange nye områder: Hasseris Enge, Sofiendals Enge, Sønder Tranders, Østre Havn, m.fl. Herudover bygges 4000 boliger på Stigsborg havnefront. Ud over boliger, er der tiltag som vil ændre transportmønstrene i Aalborg markant fremover. Her kan nævnes: Udflytning af sygehus til Aalborg Øst og udvikling af området heromkring, udvidelser af Aalborg Universitet i Aalborg Ø, etablering af plusbus-linie(r), udvidelse af Aalborg Havn, og etablering af jernbane til Aalborg Lufthavn. miljøkonsekvensvurderingen undersøger derfor et forældet politisk besluttet scenarie, som ikke adresserer de nutidige lokale trafikmæssige problemstillinger under hensyntagen til byudviklingen. En vej vest om Aalborg vil ikke afhjælpe de trafikale udfordringer i den østlige del af Aalborg og Nørresundby, hvor den nuværende og fremtidige byudvikling er. Samtidigt vil en vestlig fjordforbindelse ødelægge byudviklingen og de rekreative værdier mod vest og på Egholm.

Med Venlig Hilsen

Søren Thorndahl

Til:
Fra: Carl Emil Grum-Nymann (carlemilgn@live.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 10:13

Hej

Jeg skriver fordi jeg er bekymret over det projekt med Egholm motorvej, som i er ved at gennemføre. Der er mange grunde. Helt overordnet er det selvfølgelig uansvarligt at bruge store ressourcer på at bygge flere motorveje i midt i en klimakrise, der kun bliver værre. Derudover er der, som I jo ved, kommet mange forskellige saglige klager imod netop dette projekt. Det vil blive dyrt uden at aflaste trafikken synderligt, det vil ødelægge naturområder med stor værdi for beskyttede arter og for Aalborgs borgere. Detil kommer risikoen for forurening af drikkevand, og støjforureningen. Alt i alt meget dyrt og klimaskadeligt projekt der vil forringe livet i en af vores største byer og skade vores natur. I har modtaget masser af andre svar fra borgere, det ved jeg. Jeg håber, I lytter

De bedste hilsner
Carl Emil

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Carsten Østergard (cwg4416@gmail.com)
Titel: Høringsvsr 3 limfjord forbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:11

Jeg er meget bekymret for anlæggelse af en motorvej som vestlig forbindelse over Egholm.

Både miljø- og sundhedsmæssigt og økonomisk.

Jeg forstår ikke, at man vil ødelægge så meget natur i en tid, hvor vi taler meget miljø og grønnere hverdag. Det er ikke kun Egholm men 20 km. asfalt gennem grønne områder som får konsekvenser for mange borgere.

Herudover er jeg bekymret for selve anlæggelsen, da der ligger store asbestdeponier i linjeføringen både på land og i vandet. Dette er ikke undersøgt og ikke indlagt i budgettet for anlæggelsen. Hvilke konsekvenser kan det få for os, som bor tæt på områderne. Vi har tidligere set store helbredsmæssige konsekvenser ved håndtering af asbest.

Den planlagte linjeføring ligger herudover meget tæt på vandreservoirer, som forsyner en stor del af Aalborg og Nørresundbys borgere med drikkevand.

Herudover kommer efterfølgende støj og forurening når bilerne begynder at køre på motorvejen. De beregninger som er foretaget er ud fra et gennemsnit på dagen, men støjen vil ligge langt over de anbefalede værdier på flere tidpunkter i døgnet.

Når vi så oveni ligger, at forbindelsen koster svimlende 7,9 mia. incl. de 600 mio. som Aalborg Kommune bidrager til og at forbindelsen slet ikke løser de trafikale problemer på sigt, så giver det jo absolut ingen mening. Undersøgelser viser, at når anlæggelsen er færdig, så skal der alligevel laves endnu en udvidelse for at løse fremtidens trafik problemer.

Jeg tænker også, at regnestykket vedr. prisen for anlæggelsen/den samfundsøkonomiske pris ser noget anderledes ud i dag, men højere kostpriser og asbest som skal fjernes inden anlæggelsen.

Var det ikke bedre, at vi kiggede på andre løsninger, så løser problemerne længere frem i tid? Der findes forslag, som koster LANGT mindre og løser flere udfordringerne på længere sigt også mod øst hvor trafikken forventes væsentligt forøget.

Vi er nødt til at skifte vores fokus til en grønnere hverdag, hvis vi skal løse de fremtidige klima problemer og her tæller også vores anlæggelse af veje. Det er simpelthen uansvarligt at gennemføre denne løsning.

Jeg beder jer om at kigge på alternative løsninger og ikke hænge fast i den gamle beslutning vedr. denne linjeføring, som ikke passer med nutidens Aalborg.

En vestlig forbindelse vil skabe endnu flere trafikale problemer/kø og mere forurening i midt Aalborg, når bilisterne skal krydse byen for at komme til en forbindelse i vest.

Jeg vil derfor opfordre og inderligt bede Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen så vi kan finde andre løsninger som miljømæssigt, samfundsmæssigt og økonomisk er en bedre løsning.

Mvh

Carsten Østergaard
Morbærhaven 30
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marie Rørby (marieroerby@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 08:35

Kære Transportministeriet og Thomas Danielsen,

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægger flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Marie Rørby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), samtarp@trm.dk (samtarp@trm.dk)
Fra: Lukas Kluge (lukas.kluge@protonmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 08:34

Til Transportministeriet:

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få for grimme, grimme konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægger flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Lukas // Nødbremsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Thaysen Laurberg (pethalau@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 07:21

Vestbjerg d. 10/1-2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. Trafikafvikling.
Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. Støj
Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet. Herudover mangler der belysning af de støjgener der påføres borgerne i Vestbjerg ved tilslutningen af motorvejen der.

3. Natur og rekreative interesser.
Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens

Ende" totalt.

4. Drikkevandsinteresser.
Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til døre".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

I øvrigt tilslutter jeg mig allerede indsendt materiale fra "Borgerbevægelsen mod en motorvej over Egholm"

Indsendes af:

Peter Thaysen Laurberg

Kongelysvej 7

DK-9830 Vestbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Natalie Laurberg (nattieparks@hotmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 06:39

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Jeg er selv læge og har arbejdet med patienter med mesotheliom (lungehindekræft), forårsaget af asbest. Det er ikke en død jeg ønsker for nogen. Selv hustruer til de mænd der arbejdede på eternitten risikerede at få lungehindekræft mange år senere, bare fordi de havde vasket tøj for deres mænd. Ligeledes kunne unge mænd som blot havde haft sommerferiejob på eternitten en enkelt sommer få lungehindekræft mange år senere. Disse eksempler viser noget om hvor få partikler asbest der skal til for at man kan udvikle lungehindekræft. Geohav har påvist asbest i det område der påtænkes at bygge den 3. limfjordsforbindelse. Det er dybt bekymrende for en by der i forvejen har været så hårdt ramt af følgesygdomme til asbest. Jeg beder jer tænke jer en ekstra gang om i stedet for at være skyld i flere dødsfald i Aalborg og omegn.

Udover dette, vil 3. limfjordsforbindelse betyde at Aalborg kommer til at være en af de mest støjplagede byer i Danmark. Som borger i Vestbjerg, mangler jeg desuden at få belyst hvad motorvejsudfletning ud for Vestbjerg kommer til at betyde for støj i vores by.

Da jeg selv boede i Aalborg Vestby var fjordparken, Egholm og Lindholm Fjordpark de steder man kunne søge tilflugt for at få lidt stilhed og kigge ud over fjorden. Hvis man bygger 3. limfjordsforbindelse vil disse områder være plaget af støj og værdien af de rekreative områder forsvinde.

I en tid hvor vi taler om grøn omstilling synes jeg at det er dybt bekymrende at man fastholder en plan lavet for så mange år siden, når der findes andre bedre, billigere og mere miljøvenlige planer for at lette trafikken over fjorden. Jeg beder jer-- det er ikke for sent at droppe 3. limfjordsforbindelse.

Mvh Natalie Laurberg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Janne Egede Høyrup (jahoy@protonmail.com)
Titel: Høringssvar 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-01-2024 00:27
Bilag: Jeg tilslutter mig dette høringssvar- Beslutninger bør tages på oplyst grundlag.pdf;

Jeg indsender hermed Ingelise Tarbers høringssvar, da jeg tilslutter mig det hun skriver.

Venlig hilsen
Janne Egede Høyrup

Sent with Proton Mail secure email.

-- AKT 311289 -- BILAG 359 -- [Jeg tilslutter mig dette høringssvar- Beslutninger bør tages på oplyst grundlag] --

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

BESLUTNINGER BØR TRÆFFES PÅ OPLYST GRUNDLAG.

Uanset om man er for eller imod et anlægsprojekt, så bør den blive DEMOKRATISK vedtaget, så vi kan stole på at vores demokrati bliver overholdt og indenfor lovens rammer. Folketinget skal huske på, at det er vores alle sammes penge og med store konsekvenser for os alle. Derfor opfordrer jeg Folketinget til at sætte sig grundigt ind i, hvad sagen drejer sig om.

Hvis en miljøkonsekvensvurdering IKKE indeholder de oplysninger den skal, som i f.eks. den supplerende miljøkonsekvensrapport om Egholmlinjen, skal vi vide det, så der kan gøres noget ved det inden motorvejen anlægges.
Den demokratiske proces udspringer i dette tilfælde at miljøvurderingsloven $20 der fastslår, at en miljøkonsekvensvurdering SKAL være fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Det er grundlaget for den demokratiske proces: den offentlige høring, politikernes beslutningsgrundlag og dermed anlægsloven.

Det vi ved mangler i miljøkonsekvensrapporten for Egholmlinjen er:

Fra myndighedernes side påstås, at Egholmlinjen er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke findes andre alternative til løsning af trængslen. Det sidste er ikke rigtigt. En velvalgt udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år og vil endog være væsentligt mere fordelagtigt end Egholmmotorvejen. Det skyldes, at trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges omkring det planlagte tidspunkt 2032.
Transportministeriet nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring. Hvor vi og transportministeriet ved, at der er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, giver ikke yderligere støj og er 2 mia. billigere.

1. forslag er en udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør.
2. City Tunnelen som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor "Kridtsvinget" sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.

Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Som Kaj Jørgensen har gjort opmærksom på, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu. Det viser også, at den nye forbindelse kun vil betyde få minutter i tidsgevinst – dog lidt mere for trafikanter, der skal fra Aabybrokanten og længere sydpå end Aalborg.
Aabybroborgere skal dog ikke glæde sig for meget, for det fremgår også, at der bliver væsentligt mere trængsel på Thistedvej tæt ved Aalborg. Egholmforbindelsen vil således give store gener for trafikanter fra Aabybrokanten, der skal på arbejde i Aalborg. Det er vigtigt at få den viden frem til borgere fra Aabybr. Det vil være aktuelt allerede under anlægsfasen med råstoftransporter fra Vadum.

Udeladt er også vitale (og også kendt af ministeriet) oplysninger om asbest, der kan have meget alvorlige konsekvenser for den maritime fødekæde og folkesundheden. En evt. gennemførelse af projektet vil være i strid med vores lands demokratiske principper og til potentiel skade for miljø og folkesundhed.
Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrappporten: "at der ikke er asbest i Limfjorden".
Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. På trods af disse fund,

der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Asbest er dokumenteret årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.
Så derfor spiller myndighederne hasard med Aalborgensernes helbred.
Vi ved nu at GeoHav har politianmeldt Transportministeren, så det må være alvorlige ting på spil, og stærkt bekymrende for os alle sammen, hvis vi ikke kan stole på vores myndigheder.

Mht. støj følger Danmark ikke WHO's anbefalinger af støjgrænser, som er på 53dB, hvor Vejdirektoratet anbefaler 58dB, det er 5 dB over den anbefalede grænse på 53 dB. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig**.** I forvejen er Aalborg den mest støjbelastede by i Danmark, og vi bliver indkapslet imellem 2 motorveje.
Vejdirektoratets "opdaterede støjberegninger" er utrolige. Vejdirektoratet når frem til: "De samlede opgørelser af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet viser en samlet reduktion af støjpåvirkningen for hele projektet." Det fremgår at støjskærme ved E45 (Dall og Dall Villaby) medregnes som afværgeforanstaltning til Egholmforbindelsen. 1100 boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge karakteriseres ikke som støjbelastede.
Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.
Det holder ikke, hvis Miljøstyrelsens anbefalinger skal overholdes. Endnu en udeladelse.
På forsiden af ugeavisen Ingeniøren: kan man læse om flere sider om godkendelse af lokalplaner der strider med Planloven som tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens anbefalinger og derved tillader beboelse i farlige områder. Det må ikke ske i Aalborg. Vi vil ikke have en motorvej over Egholm, som ødelægger de rekreative områder vi har, hvor der nu er stilhed.
I Østrig og Wales har man nu valgt at droppe motorveje, da det giver et betydeligt ringere miljø.

Vores drikkevand er i stor fare for at blive forurenet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. **Det mener VD der er taget højde for.** Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Derfor kan man ikke anbefale en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. VVM-rapporten 2021 gør selv opmærksom på faren. Jordbunden består af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urenset ned i grundvandet.
Det er at spille hasard med vores drikkevand.

Vores truede dyrearter. På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej.
De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige

midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.
Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet.
At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet
Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

Der er andre usikkerheder og mangler i miljøkonsekvensrapporten:

Rapporten nævner i kap. 16 usikkerhed og mangler. Formuleringer tyder på, at Sweco selv finder, at manglerne er særligt store vedrørende grundvand og forurenet jord.

Råstoffer
Der er sikkert flere mangler, end Sweco selv omtaler. Der savnes bl.a. oplysninger om råstofgravning, transport m.v. Store dele af Egholmforbindelsen skal anlægges på dæmninger. Dertil kommer udvidelsen af Egholm med 21,2 ha, hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder råstoffer til opfyldning.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m3 jord og 2.684.261 m3 bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget. I øvrigt kan jeg ikke se, hvilke råstoffer, der skal anvendes til udvidelsen af Egholm.

Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er "vejkasseegnet", så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere. Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.

Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.

Miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden
Ved rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden, er det vigtigt, at den vurderer konsekvenser dels i forhold til nuværende miljøtilstand, dels i forhold til mulighed for opfyldelse af de mål for miljøtilstanden, der er sat for miljøtilstanden fremover.

Rapporten konkluderer flere steder: "Samlet set vurderes udledningen ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere målopfyldelse." Det fremgår, at det er den nuværende tilstand, der sammenlignes med, når der konkluderes, at den ikke forringes.

Den nuværende miljøtilstand er – som beskrevet i rapporten – meget ringe. Derfor betyder den ekstra forurening fra motorvejsprojektet relativt lidt og kan opvejes af afværgeforanstaltninger.

Som afværgeforanstaltninger medregnes erhvervelse af 62 ha landbrugsjord, der skal omlægges til varig natur. Der medregnes desuden arealinddragelse af 122 ha landbrugsjord til vejanlægget. Omfattende planer for omlægning af lavbundsjorde m.v. fra landbrugsdrift til natur er ved at komme i gang og vil blive intensiveret i de kommende år - helt uafhængigt af motorvejsprojektet. Det er besynderligt at medregne en del af denne omlægning som en afværgeforanstaltning i forbindelse med motorvejsprojektet.

I den danske vandplanlægning er fastsat konkrete miljømål for de enkelte forekomster af overfladevand og grundvand. Kravet i vandområdeplanerne er som udgangspunkt, at overfladevandområderne skal opnå "god økologisk tilstand" i løbet af få år (jf. rapportens kap. 5).

Når miljømål i gældende planer skal være realiseret inden motorvejsprojektet forventes færdigt, er det ikke relevant at sammenligne konsekvenserne med den aktuelle elendige miljøtilstand i vandløb, søer og Limfjorden. I rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser tilføjes, at motorvejsprojektet ikke vil forhindre senere målopfyldelse. Formuleringen om, at projektet ikke "forhindrer" er næppe tilfældig. Det har ikke været muligt at skrive, at projektet ikke påvirker målopfyldelsen.

Rapporten burde have oplyst, at forureningen fra motorvejsprojektet vil gøre det klart vanskeligere at realisere miljømålene. Der skal med andre ord i de kommende år stilles (endnu) strengere krav til landbrug, industri og rensningsanlæg for at opfylde målene om god økologisk tilstand i vandløb, søer og Limfjorden. Det betyder større omkostninger for borgere, virksomheder og kommuner i Nordjylland.

Transparens er en forudsætning for en demokratisk proces. Uden det kan der ikke træffes beslutninger på et oplyst grundlag.

Hvis et ministerium og en styrelse bevidst tilbageholder oplysninger om miljøkonsekvenser er det, at de ikke arbejder for Danmark og danskerne. Og at de gladeligt tilsidesætter demokrati og retsstat for at varetage andre interesser. Så rejser det det helt store spørgsmål: hvem arbejder ministerier og styrelser så for?

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Agerholm (hanne@agerholm.org)
Titel: Høring Egholmforbindelse
Sendt: 09-01-2024 23:33
Bilag: Høring Egholmforbindelse.pdf;

Sendt fra min iPad

Høringssvar 3 Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod lovforslaget om anlæggelse af en 20 km lang 4 spors motorvej over Egholm og vest om Aalborg og Nørresundby med forbindelse til E 45.

At lægge den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm og vest om Aalborg/Nørresundby er i følge flere eksperter indenfor natur, miljø, trafik og økonomi væsentlig dyrere end en udbygning af motorvej E 45 og en tredje parallel tunnel, og det vil på både kort og lang sigt have stor negativ effekt på natur og mennesker i form af forurening og støj.

Vedr. Trafik
Det er primært myldretrafikken, der giver flaskehalsproblemer. De fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i det østlige og delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Nye beregninger viser, at flaskehalsproblemet afhjælpes bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg med en paralleltunnel inklusiv tilslutningsanlæg/veje som den billigste løsning både anlægs- og samfundsøkonomisk.

Vedr. Økonomi
Beregninger viser, at en østlig forbindelse er væsentlig billigere end en vestlig, så det vil være en samfundsøkonomisk rigtig beslutning, sammenholdt med de øvrige fordele ved den østlige forbindelse

Vedr. Støj
Med vestenvinden som den regerende vindretning, vil den vestlige del af Nørresundby og Aalborg blive udsat for en unødvendig støjbelastning. At støj påvirker mennesker negativt og kan føre til sygdomme, er veldokumenteret.

Vedr. Natur
En motorvej med tilhørende til- og frakørsler over Egholm vil påvirke naturskønne rekreative områder nord og syd for fjorden foruden selve øen Egholm, f.eks. sydlige del af Østeådalen, søerne ved Nørholmsvej, Verdens Ende, vandskisøen, Vadum Banesti mm
Egholm er i øvrigt levested for beskyttede dyrearter som odder og strandtudse, som begge er beskyttet af EU`s habitatdirektiv, samt lysbuget knortegås

Vedr. Forurening
Aalborg har i mange år arbejde for rent drikkevand og drikkevandsbeskyttelse. Et af disse områder ligge i Drastrup, og ved anlæggelse og senere brug af en vestlig motorvej vil der være stor risiko for uheld med forurening af drikkevandet som konsekvens.
Der er endvidere asbest i fjordbund og arealer, hvor tunnelen skal sænkes/laves, som vil blive frigivet, hvilket giver fare for forurening af fjorden og jorden. Forurening af fjorden kan påvirke både friluftsbad og vinterbadning mm

Jeg henviser i øvrigt til de veldokumenterede høringssvar og ekspertudtalelser, der er kommet.

Jeg håber indsigelserne nytter, så der ikke bliver bygget en vestlig motorvej, som vil få uoprettelige konsekvenser for mennesker og natur,

Til slut vil jeg gerne opponere mod, at jeg/vi som borgere har fået meget kort tid til at gennemlæse og forholde os til lovforslaget for at komme med et høringssvar. At høringsperioden går hen over julen virker intentionelt og meget lidt demokratisk.

Venlig hilsen

Hanne Agerholm
Fredericiagade 36, 3 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Morten W. Larsen (morten@ellebakken21.dk)
Fra: Troels Larsen (wowowo2@gmail.com)
Titel: Høringssvar ang. lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 23:16

Det er for nylig gået op for mig, at man er ved at begå en stor fejl i nordjylland.
Jeg kan forstå at der er planer om at bygge en motorvej hen over øen Egholm, med det formål at lette trafikken i limfjordstunnelen, som ligger på den modsatte side af Aalborg. I følge vejdirektoratets VVM-undersøgelse fra 2020 har man estimeret: "Under normale forhold skal den gennemkørende trafik således påregne en rejsetidsforøgelse på maksimalt 5 minutter i sydgående retning om morgenen og 7 minutter i nordgående retning om eftermiddagen."
Dette forekommer at være en særdeles minimal ulempe for trafikanterne, i betragtning af den enorme økonomiske udgift projektet vil udgøre.
Samtidig vil man smadre det unikke historiske miljø, og den unikke naturoplevelse på Egholm, som intet mindre end 100.000 besøgende hvert år har stor glæde af. Vi skal værne om de ting, der giver os sammenhængskraft og livskvalitet... Intet er vel vigtigere for et folk? Naturen i sig selv har også en værdi, og ret til at eksistere uforstyrret.
Jeg vil derfor anbefale at man dropper ideen om en motorvejsforbindelse hen over den skønne ø , Egholm.
Vil man alligevel tilgodese de utålmodige trafikanter, vil det give langt mere mening at udvide den eksisterende limfjordstunnel med 2 ekstra spor, især da denne løsning tilsyneladende er langt billigere, og da der i forvejen er motorvej på stedet. De sparede penge kunne man jo så passende bruge til mange fornuftige formål i samfundet: Psykiatrien, sætte klassekvotienter i skolerne ned, grøn omstilling i det offentlige, et ordentligt snerydningsberedskab, udbygning af ladenetværk til elbiler og ellastbiler, anlæg af naturparker - for bare at nævne nogle få af de ting, som reelt giver os mennesker glæde og livskvalitet.
mvh.
Troels Holt Larsen
Schweizerdalsvej 8 1tv
2610 Rødovre.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Tophøj (annedt12@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 09-01-2024 23:13

Hej.
Jeg vil bare sende en mail, der vedrører dem helt absurde situation at Egholm motorvej er kommet i høring. Jeg er virkelig rystet og uforstående overfor, hvordan en sådan plan kan komme for høring, når vi står midt i en dybt alvorlig klima- og diversitetskrise. Jeg er ikke tvivl om, at du er vel vidende om, hvilken krise vi står i samt alvoren af den, og alligevel er dette projekt kommet for høring. Det er for vildt. Og dette gør så alligevel, at jeg tvivler på indsigten i de kriser, som vi står i. For hvem, der er ved sine fulde fem, støtter et projekt, der har så mange negative og alvorlige konsekvenser? Det er også forurening af drikkevand, sundhedsskadelige støjniveauer og mere, der motorvejen vil resultere i. Det gør mig bange for, hvordan min fremtid kommer til at se ud, når kriserne bliver taget så let på.
I tillæg til ovenstående, er det også skræmmende hvor nemt 7.000 kritiske høringssvar blev ignoreret tilbage i 2021. De negative konsekvenser af denne motorvej vejer langt mere på vægtskålen end hvad motorvejen kan gøre for Nordjylland. Jeg håber inderligt, at høringssvarene bliver hørt og taget seriøst i denne omgang.
Hilsen Anne Tophøj

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pia Lindbergh (pi@madsmark.dk)
Titel: Vedr. en kommende 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 23:06

Der er behov for en løsning på de trafikale udfordringer vedr. trafikken ”hen over” Limfjorden - det anerkender jeg til fulde.

Jeg anerkender til fulde, at der er behov for en løsning på de trafikale udfordringer vedr. trafikken ”hen over” Limfjorden.

Dette sammenholdt med, at en Egholm-løsning vi blive Danmarks urimelig dyreste motorvej.
På 10 år er motorvejen blevet 50% dyre og gevinsten halveret.
OG nytteværdien er NUL !

Det vil være 2 mia. billigere at bygge et nyt tunnelrør, hvilket samtidig vil være en meget fleksibel løsning. Her vil man kunne ”vende trafikken” efter behov (jvnf. som man gør i Elbtunellen i Hamborg) jvnf. lektor emeritus Kaj A. Jørgensen, ekspert i samfundsøkonomi, Aalborg universitet.

Valget af en vest-forbindelse vil ødelægge beskyttet natur og levesteder for beskyttede dyrearter, da Egholm er levested for bl.a. Odder,Strandtudser og den lysbugede Knortegås (arter beskyttet af EU´s Habitatdirektiv)
Når der findes reelle alternativer til linjeføring over Limfjorden, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet !!

Aalborg Kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelse, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der under anlægsfasen vil være stor risiko for ødelæggelse af vores drikkevand
- og ved senere brug af motorvejen, kan der ske uheld som kan påvirke vores vigtige drikkevandsområde.

Samtidig vil valget – og dermed anlæggelsen – af Egholmslinjen bringe yderligere sundhedsfare med sig. Anlægget kræver gennemgravning af 2 store asbest deponier, og dermed stor fare for spredning af asbesten.
GeoHav kan dokumentere meget voldsomme mængder asbest i linjeføringen, og påpeget metodefejl i Sweco´s måleresultater (se Geohav.dk) Og flere aalborgensere er øjenvidner til, hvad der skete dengang med asbesten i Aalborg.

I dag kender vi sandheden om asbestens forfærdelige skadevirkninger på mennesker – en erfaring som har været dyrt betalt.

Hvorfor Egholm ?

Jeg har endnu ikke kunnet få et eneste argument for, hvorfor nogen ønsker Egholm ?
Svarene er altid : Fordi det er besluttet ……
For det første så er det IKKE besluttet, og dernæst så er det jo ikke et argument.
De ægte argumenter IMOD forbindelsen står i kø !!!!!
Argumenter som passer på vores sundhed, vores natur – passer på vores eksistens og som foreslår andre løsninger der ikke har samme pris – på alle niveauer.

Egholm er en perle som ligger midt i vores smukke Limfjord – lad os bevare og passe på dette åndehul for såvel dyr som mennesker.

Jeg vil appellere til byrådet og politikkerne i Aalborg kommune om, at de reelle fakta/ konsekvenser – også dem om vores asbestdeponier – bliver lagt for dagen og taget med på vægtskålen.

En linjeføring over Egholm vil være en katastrofe

Med venlig hilsen

Pia Lindbergh

Til:
Fra: Sanne Bang (sanne2bang@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 22:33

Kære politikere
Som sundhedspersonale vil jeg anmode om, at der IKKE anlægges en vestligt motorvejsforbindelse over øen Egholm, da dette vil være sundhedsmæssigt, klimamæssigt og samfundsøkonomisk uansvarligt.

Placeringen er yderst uhensigtsmæssigt ifht.:
Drikkevand: I linjeføringen ligger drikkevandsboringerne. Hvor skal mange af Aalborgs borgere få rent drikkevand fra?
- Asbest-depot: skal vi have endnu en stor asbest-skandale, og denne gang endda mod bedre viden. Hvem vil gå ind i det med åbne øjne og tage ansvar for mange ødelagte liv med asbetose, lungehindekræft og dødsfald????
Ingen kan styre asbestfibre, hvis der graves i de kæmpe asbestdepoter i linjeføringen. Og da der næsten altid er vestenvind ved Limfjorden vil asbestfibre spredes ind over store boligområder (jf indsendte fra Geo-hav)
Boligområder med bl.a.mange børnefamilier i eje-, leje- og andelsboliger. Herunder også mange nyudstykkede boliggrunde som kommunen har taget sig godt betalt for.
Ligeledes har professor og overlæge fra Arbejdsmedicinsk afdeling Aalborg Universitetshospital allerede for 2 år siden skrevet et indlæg i den lokale avis, om den store sundhedsfare vedr. asbestdepotet ved fjorden.
-Støjforurening : Elbiler og anden støjdæmpende vejbelægning reducerer ikke dette problem, da det ikke er motorstøj; men derimod dækstøj, der er det største problem.
Mht vejbelægning slides den støjreducerende overflade af i løbet af ganske kort tid, og kan derfor ikke tillægges en varig gevinst ift.støjforureningen.
Støjforurening kan forårsage bl.a. hjerte-karproblemer m.fl.
- Forurening fra bilkørsel ved slid af vejbanebelægning og partikler fra slid på bildæk (uanset biltype) samt CO2 fra de biler, der kører på benzin og diesel.
Man anslår, at der udledes 2 tons mikroplast pr. km motorvej .

Ovenstående er på ingen måde i overensstemmelse med Regeringens klimapolitik

Mht det samfundsøkonomiske aspekt henvises endvidere til indsendte forslag fra trafikforsker Anker Lohmann Hansen samt indsendte høringer fra bl.a. fra Anders Wested og Gitte Paracha Thorhauge m.fl.

Vil gerne udbede mig en kvittering for fremsendte høringssvar

Med venlig hilsen
Susanne Bang

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Beltoft (susanne.beltoft@yahoo.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 22:16

Jeg henstiller hermed til at
- udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og
- planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Endvidere kan særligt tilføjes, at det er meget stødende, at man tillader sig at iværksætte aktiviteter for 8-9 mia. kr. - de nyligt overståede trepartsforhandlinger, der gav et lønløft til mange forskellige personalegrupper - var på en tredjedel af dette beløb, 3 mia. kr.

1) uden at have undersøgt alternativer og dermed sikre sig, at man vælger den mest fordelagtige løsning

2) uden at have fuldt overblik, eller i det mindste et så-godt-som muligt-overblik, over de dermed forbundne konsekvenser, herunder de økonomiske. Adskillige forhold i miljøkonsekvensrapporten udsættes til "senere undersøgelse". Altså, i realiteten en blankocheck! Det er især stødende, da miljøkonsekvensrapportens formål netop er at skabe et overblik over disse konsekvenser.

og ovenikøbet at
3) forslaget til anlægsloven undergraver retssikkerheden og tilsidesætter hensynet til offentlighed i høringsfasen, jf. høringssvar fra Borgerbevægelsen.vedr. retssikkerhed af den 7. januar 2024.

I håb om at beslutningerne vedr. den 3. Limfjordsforbindelse fremover bliver mere transparente, velbegrundede og i respekt for de berørte borgere.

Med venlig hilsen
Susanne Beltoft
Skovvej 22
9510 Arden

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: søren Madsen (soren.kollerup@gmail.com)
Titel: Fwd: Fejl at bygge 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 22:10
Bilag: meningsmåling Nordjylland_egholm_overblik.jpg; Trafik udvikling fjordkrydsning 2023.jpg; Egholm kort aalborg.jpg; Drikkevand Egholm motorvej.jpg; parallel tunnel.jpg; Citytunnel variant 2.jpg;

Dette er en indsigelse mod at bygge en 20 km. Motorvej fra Vestbjerg i nord til Dall Villaby i syd, over øen Egholm.

Først vil jeg indlede med at påtale den udemokratiske proces som man endnu engang skal igennem på dette projekt, vi får 5 uger over jul og nytår, mod de normale 8 uger, det er ikke demokratiet værdigt.

Der er udeladt og ændret flere oplysninger fra alle VVM til i dag.
Siden sidst har man fjernet halvdelen af de støjværn, som skulle beskytte borgerne ved Hasseris Enge og flyttet dem til Dall Villaby, hvorved der udover man skal finde ekstra penge til dette, også har forkert oplysninger om støjgener i samme område.

Det skal også bemærkes at man siden sidst har fordoblet udledningen af Co2 i anlægsfasen til nu 474.000 tons, dette pynter ikke Danmarks Co2 regnskab.

Prisen er også steget markant, ved let hovedregning kan regne at investeringen ikke når op på minimum 3,5% som ellers er standarden.

Det som er allermest alarmerende er, at man ikke siden 2011 har undersøgt alternativerne, selvom der kom nye krav fra EU (vedr. Habitat) i 2016, og nu vil fravige disse krav, hvoraf et af kravene er at der ikke må findes alternativer - lad mig slå fast at DER FINDES ALTERNATIVER, endda 2 som aldrig er blevet undersøgt
1. ét vendbar rør
2. en citytunnel

Aalborg er Danmarks suverænt mest støjplagede by (67%), bliver Egholmforbindelsen bygget, vil yderligere 26.000 borgere blive belastet med sundhedsskadelig støj.
Det kan derudover undre at man ikke benytter WHO's grænse på 53% Db. ved sundhedsskadelig støj, men fastholder i denne undersøgelse at det skal være på 58%, det gør jo ikke omfanget af ramte borgere mindre, og gæt hvor meget vinden vil bære støjen yderligere, med tanke på at vestenvinden er det dominerende fænomen i Danmark, og Egholm Motorvejen vil ligge vest for Aalborg!

Øen Egholm har årligt over 110.000 besøgende, under COVID var der tæt på 200.000 besøgende, dette tal må forventes at falde til nærmest nul, for hvem ønsker at sidde på en bænk og lytte til Autobahn som var man på en "tysk raststätte" op ad autobahn.
Dette åndehul tæt på Aalborg, fuld af dyreliv, ro og natur, vil man med dette projekt for evigt ødelægge.

Man tager Asbestprøver i Havbunden, men tager ingen prøver på land (der hvor asbest deponieren ligger), hvor motorvejen skal anlægges.Aalborg kommune ved at disse deponier findes, og Geohav har flere gange gjort både VD og politikere opmærksom på dette. Men man har intet undersøgt.

Hele baggrunden for at man overhovedet taler om udvidelse af kapaciteten over Egholm var at Limfjordstunnelen på E45, 2 timer af døgnets 24 timer på hverdage, var tæt på at nå kapacitetsgrænsen på 80.000 biler.(dvs. 8,33% af et hverdagsdøgn).
Den grænse er nu nået, og vil kun stige i fremtiden.
Egholm vil aflaste 24% af den trafik, mens et ekstra rør vil tilføre 50% ekstra kapacitet til E45, ser man isoleret på dette er der ingen tvivl om hvad man skulle vælge
Derudover vil et ekstra rør ved E45 også kunne laves billigere (2 milliarder) end Egholm med både lavbro,

tunnel og ekstra 20 km. motorvej. Ser man isoleret på dette, vil man heller ikke være i tvivl. Ser man på begge så kan man slet ikke forstå hvordan nogen overhovedet fastholder at Egholm er løsningen.

Egholmforbindelsen vil også skulle anlægges over vandværket ved Drastup der forsyner mere end 1/3 af borgere og erhvervsliv i den vestlige del af Aalborg.med vand. Vandværket er et af de vigtigste vandværker i Aalborg Kommune. Vandværket er et nøglevandværk, der skal tage over, når andre vandværker i området må lukke.
Området ved Drastrup er et særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO), de aftaler og tinglyste deklarationer der findes, sikrer:
- at der ikke må ændres terræn,
- at der ikke må bygges nyt, og
- at der ikke må udledes miljøfremmede stoffer.
Dette er man åbenbart ikke bekymret for, og vil dispensere for.

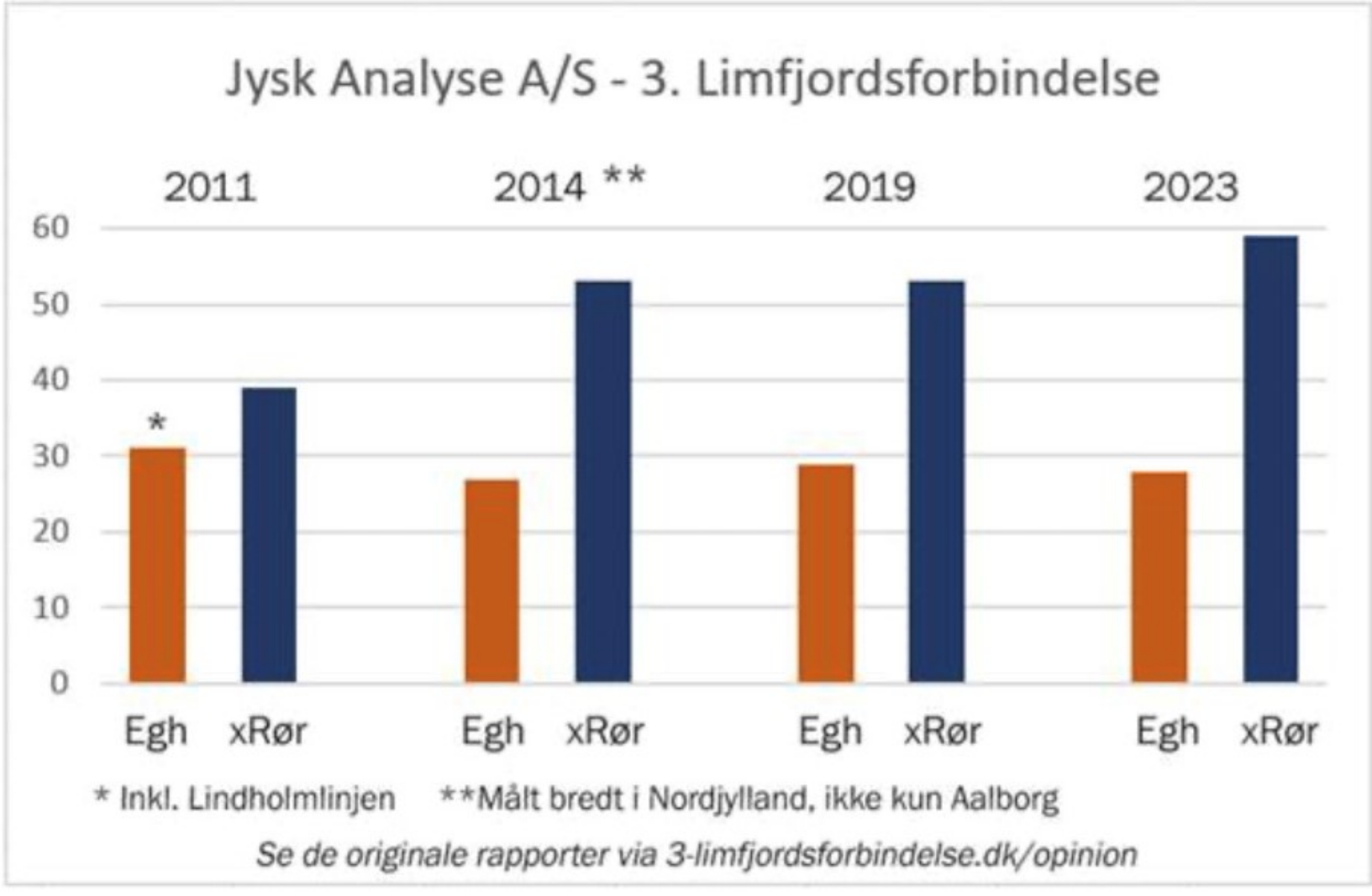
Det giver simpelthen ikke mening med den Egholm forbindelse.

Derfor burde man tage ansvar og se at få lavet VVM på de alternativer som foreligger, inden man tager en så tåbelig ensidig beslutning.

Se iøvrigt kort og grafer Vedhæftet:
oversigt over meningsmålinger
Trafikudvikling fjordkrydsning
Kort over Erhvervs placering Aalborg
Alternativ City tunnel
Alternativ parallel tunnel

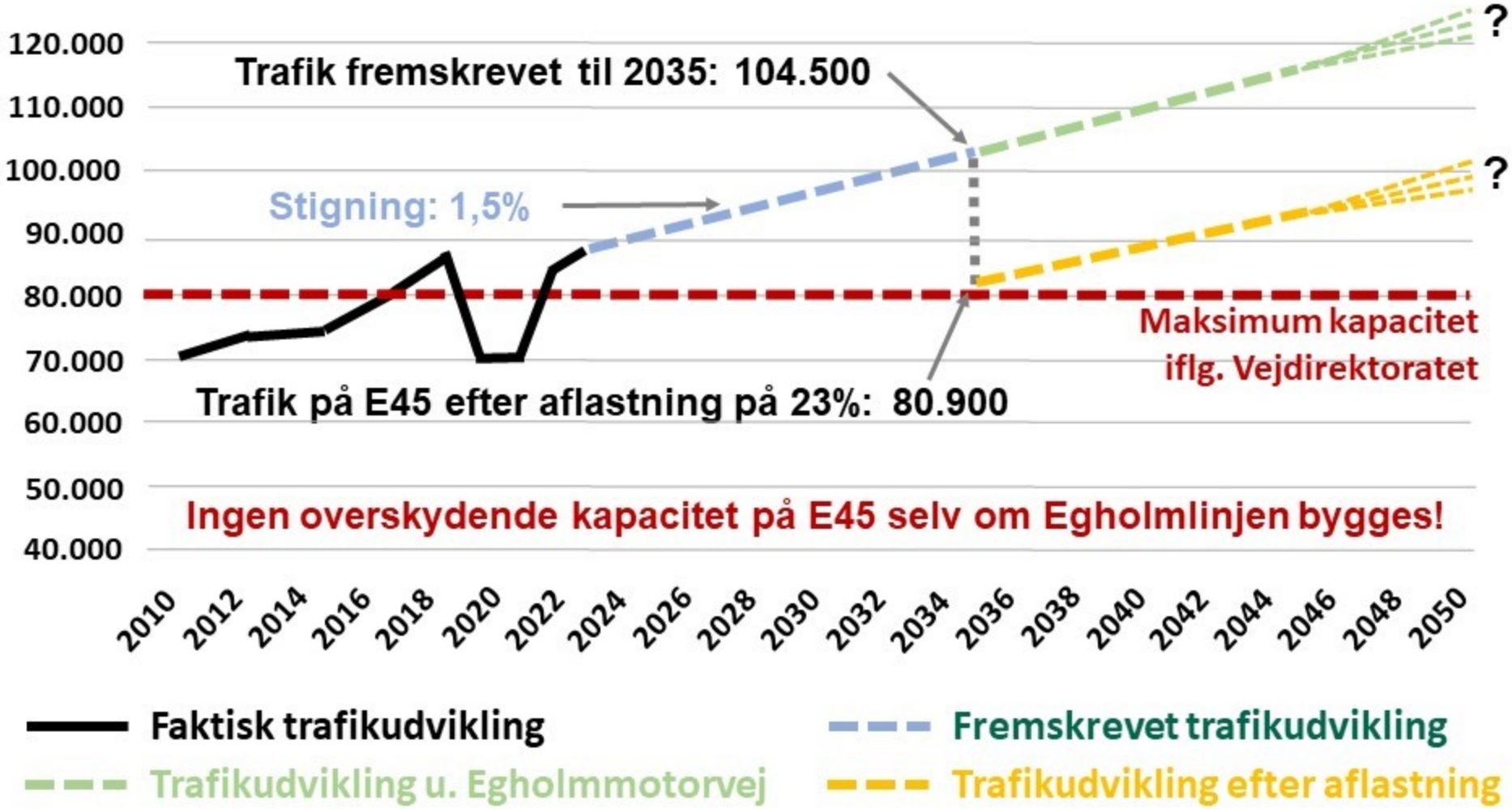
Med venlig hilsen
Søren Kollerup Madsen

Opinionsundersøgelser foretrukket via Egholm eller xRør?

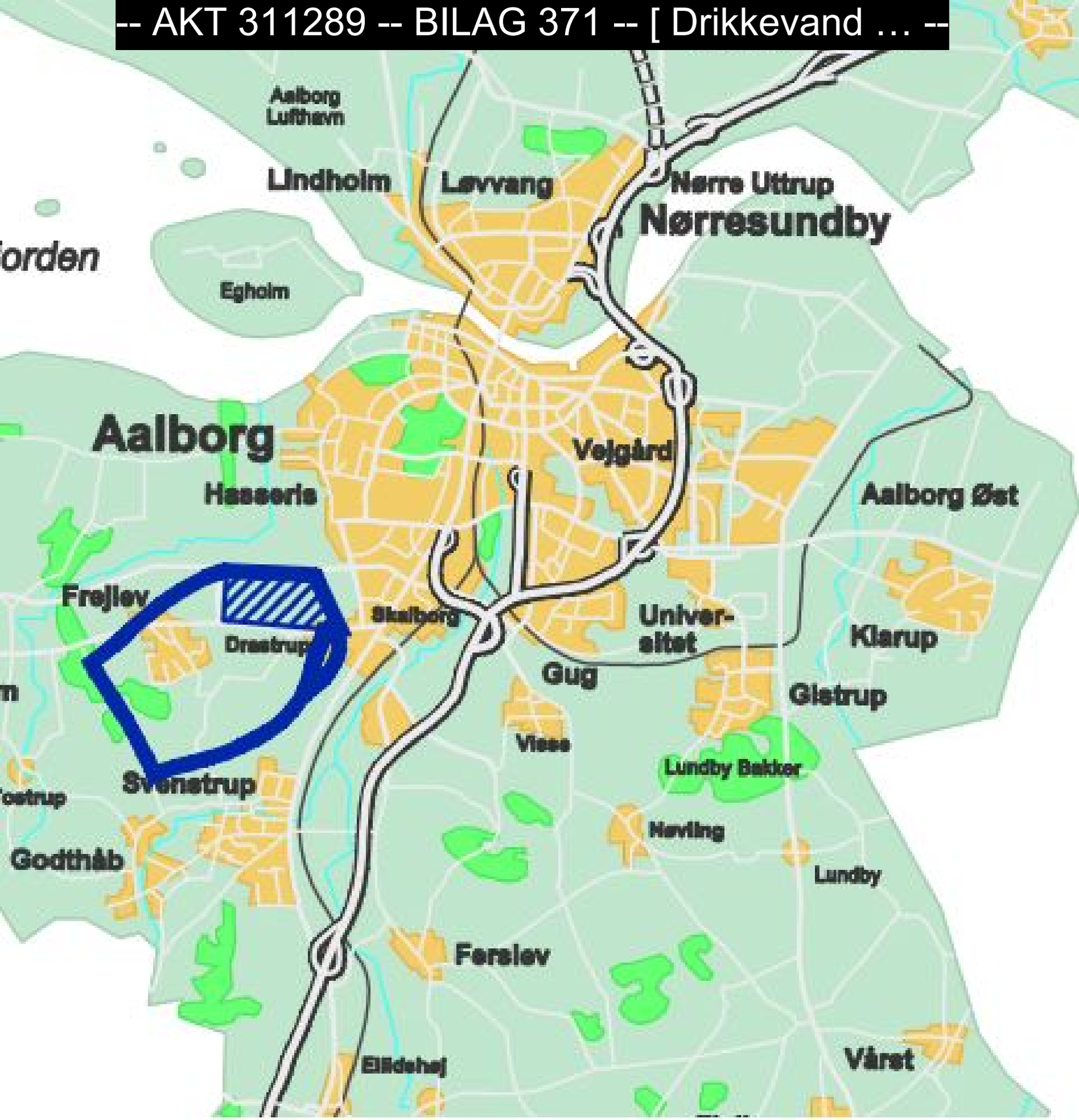


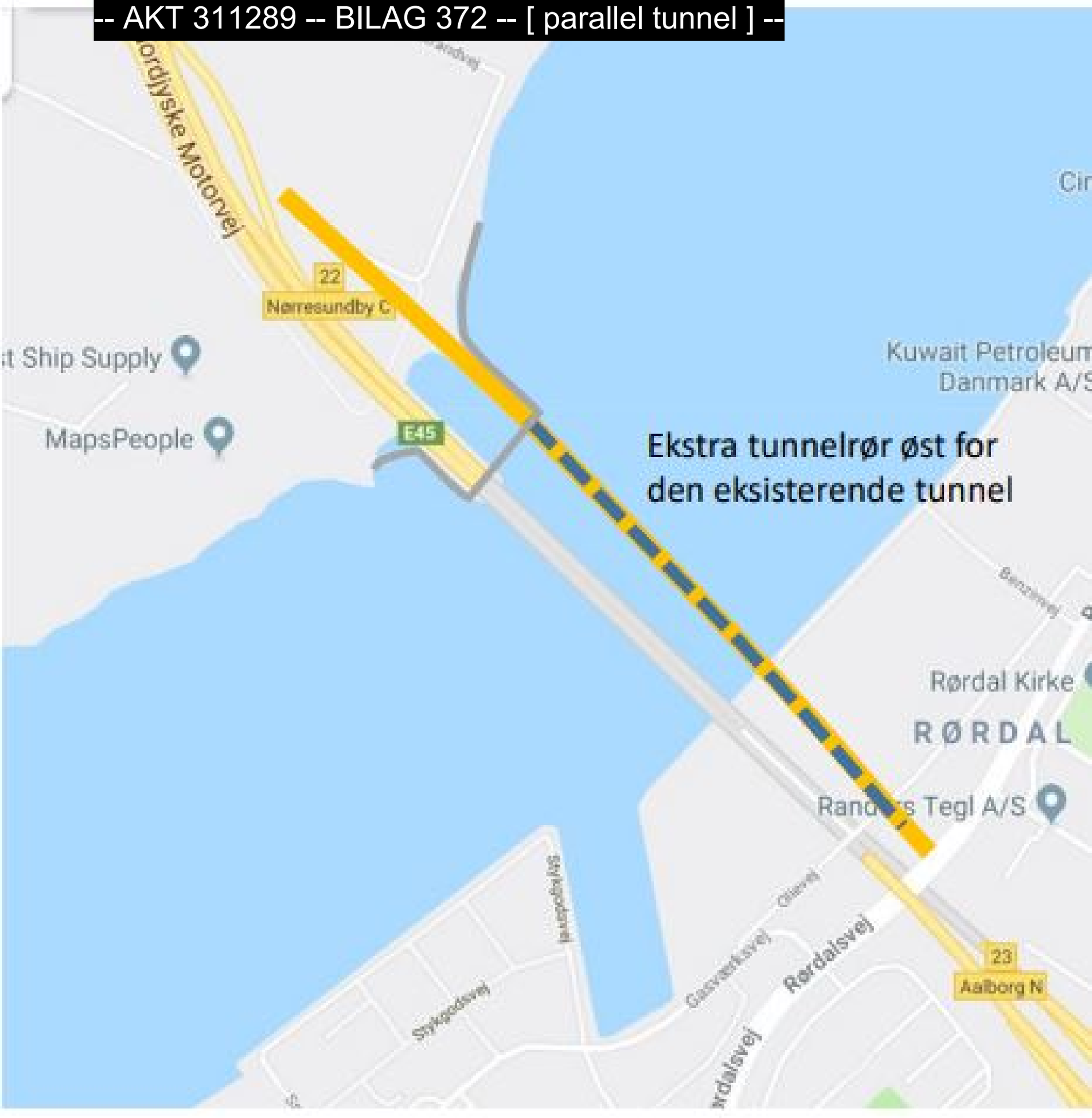
Trafik i Limfjordstunnelen med og uden Egholmforbindelse VVM2023

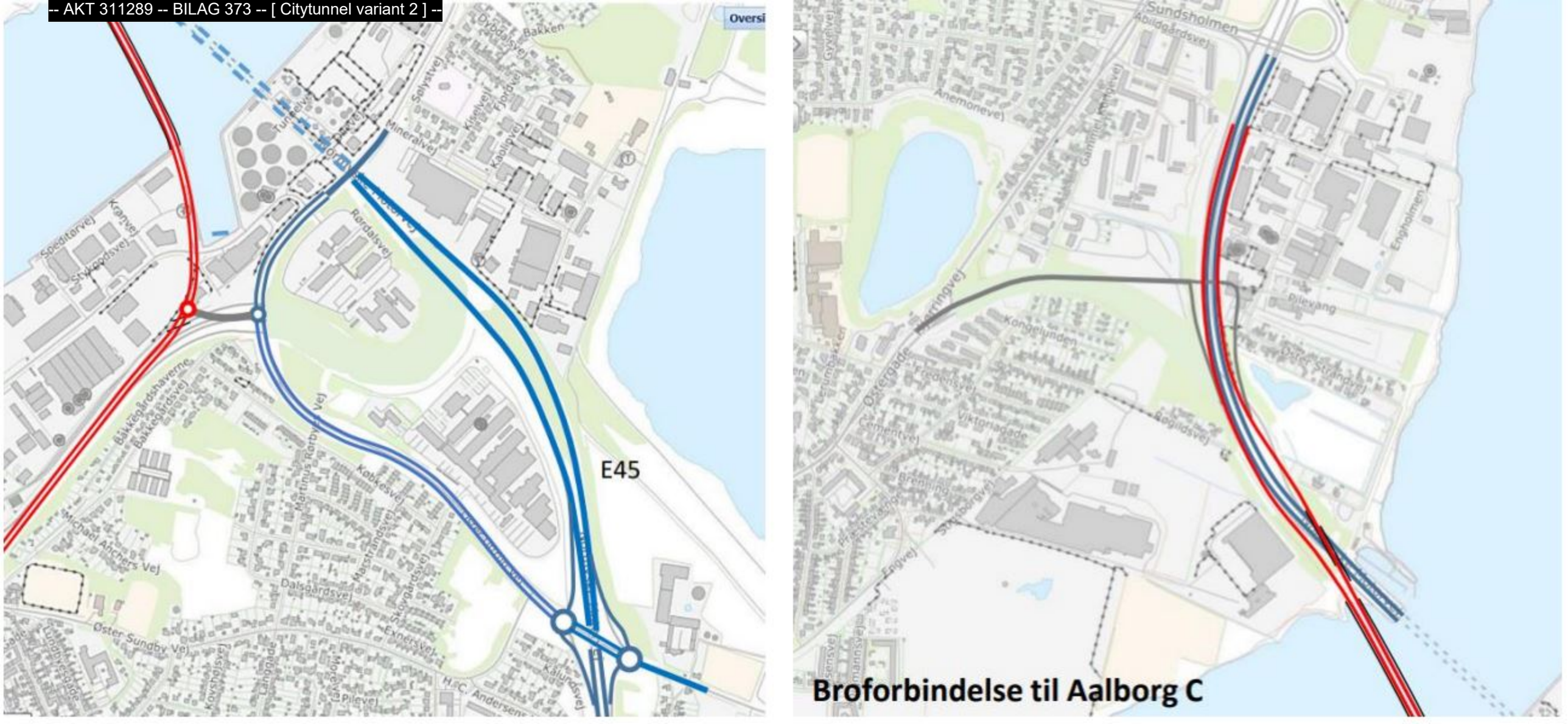
Hverdagsdøgntrafik (HDT)






Aalborg Lufthavn
Lindholm
Løvvang
Nørre Uttrup
Nørresundby
Egholm
Aalborg
Vejgård
Hasseris
Aalborg Øst
Frejlev
Dronstrup
Skalborg
Universitet
Klarup
Gug
Gistrup
Vissø
Lundby Bakker
Svenstrup
Nøvling
Godthåb
Lundby
Ferslev
Vårst


Nordjyske Motorvej
22
Nørresundby C
E45
Ekstra tunnelrør øst for
den eksisterende tunnel
MapsPeople
Kuwait Petroleum
Danmark A/S
Rørdal Kirke
RØRDAL
Rørdalsvej
23
Aalborg N
Stykgodsvej


E45
Broforbindelse til Aalborg C

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: søren Madsen (soren.kollerup@gmail.com)
Titel: Fejl at bygge 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 22:08
Bilag: meningsmåling Nordjylland_egholm_overblik.jpg; Trafik udvikling fjordkrydsning 2023.jpg; Egholm kort aalborg.jpg; Drikkevand Egholm motorvej.jpg; parallel tunnel.jpg; Citytunnel variant 2.jpg;

Dette er en indsigelse mod at bygge en 20 km. Motorvej fra Vestbjerg i nord til Dall Villaby i syd, over øen Egholm.

Først vil jeg indlede med at påtale den udemokratiske proces som man endnu engang skal igennem på dette projekt, vi får 5 uger over jul og nytår, mod de normale 8 uger, det er ikke demokratiet værdigt.

Der er udeladt og ændret flere oplysninger fra alle VVM til i dag.
Siden sidst har man fjernet halvdelen af de støjværn, som skulle beskytte borgerne ved Hasseris Enge og flyttet dem til Dall Villaby, hvorved der udover man skal finde ekstra penge til dette, også har forkert oplysninger om støjgener i samme område.

Det skal også bemærkes at man siden sidst har fordoblet udledningen af Co2 i anlægsfasen til nu 474.000 tons, dette pynter ikke Danmarks Co2 regnskab.

Prisen er også steget markant, ved let hovedregning kan regne at investeringen ikke når op på minimum 3,5% som ellers er standarden.

Det som er allermest alarmerende er, at man ikke siden 2011 har undersøgt alternativerne, selvom der kom nye krav fra EU (vedr. Habitat) i 2016, og nu vil fravige disse krav, hvoraf et af kravene er at der ikke må findes alternativer - lad mig slå fast at DER FINDES ALTERNATIVER, endda 2 som aldrig er blevet undersøgt
1. ét vendbar rør
2. en citytunnel

Aalborg er Danmarks suverænt mest støjplagede by (67%), bliver Egholmforbindelsen bygget, vil yderligere 26.000 borgere blive belastet med sundhedsskadelig støj.
Det kan derudover undre at man ikke benytter WHO's grænse på 53% Db. ved sundhedsskadelig støj, men fastholder i denne undersøgelse at det skal være på 58%, det gør jo ikke omfanget af ramte borgere mindre, og gæt hvor meget vinden vil bære støjen yderligere, med tanke på at vestenvinden er det dominerende fænomen i Danmark, og Egholm Motorvejen vil ligge vest for Aalborg!

Øen Egholm har årligt over 110.000 besøgende, under COVID var der tæt på 200.000 besøgende, dette tal må forventes at falde til nærmest nul, for hvem ønsker at sidde på en bænk og lytte til Autobahn som var man på en "tysk raststätte" op ad autobahn.
Dette åndehul tæt på Aalborg, fuld af dyreliv, ro og natur, vil man med dette projekt for evigt ødelægge.

Man tager Asbestprøver i Havbunden, men tager ingen prøver på land (der hvor asbest deponieren ligger), hvor motorvejen skal anlægges.Aalborg kommune ved at disse deponier findes, og Geohav har flere gange gjort både VD og politikere opmærksom på dette. Men man har intet undersøgt.

Hele baggrunden for at man overhovedet taler om udvidelse af kapaciteten over Egholm var at Limfjordstunnelen på E45, 2 timer af døgnets 24 timer på hverdage, var tæt på at nå kapacitetsgrænsen på 80.000 biler.(dvs. 8,33% af et hverdagsdøgn).
Den grænse er nu nået, og vil kun stige i fremtiden.
Egholm vil aflaste 24% af den trafik, mens et ekstra rør vil tilføre 50% ekstra kapacitet til E45, ser man isoleret på dette er der ingen tvivl om hvad man skulle vælge
Derudover vil et ekstra rør ved E45 også kunne laves billigere (2 milliarder) end Egholm med både lavbro, tunnel og ekstra 20 km. motorvej. Ser man isoleret på dette, vil man heller ikke være i tvivl. Ser man på begge

så kan man slet ikke forstå hvordan nogen overhovedet fastholder at Egholm er løsningen.

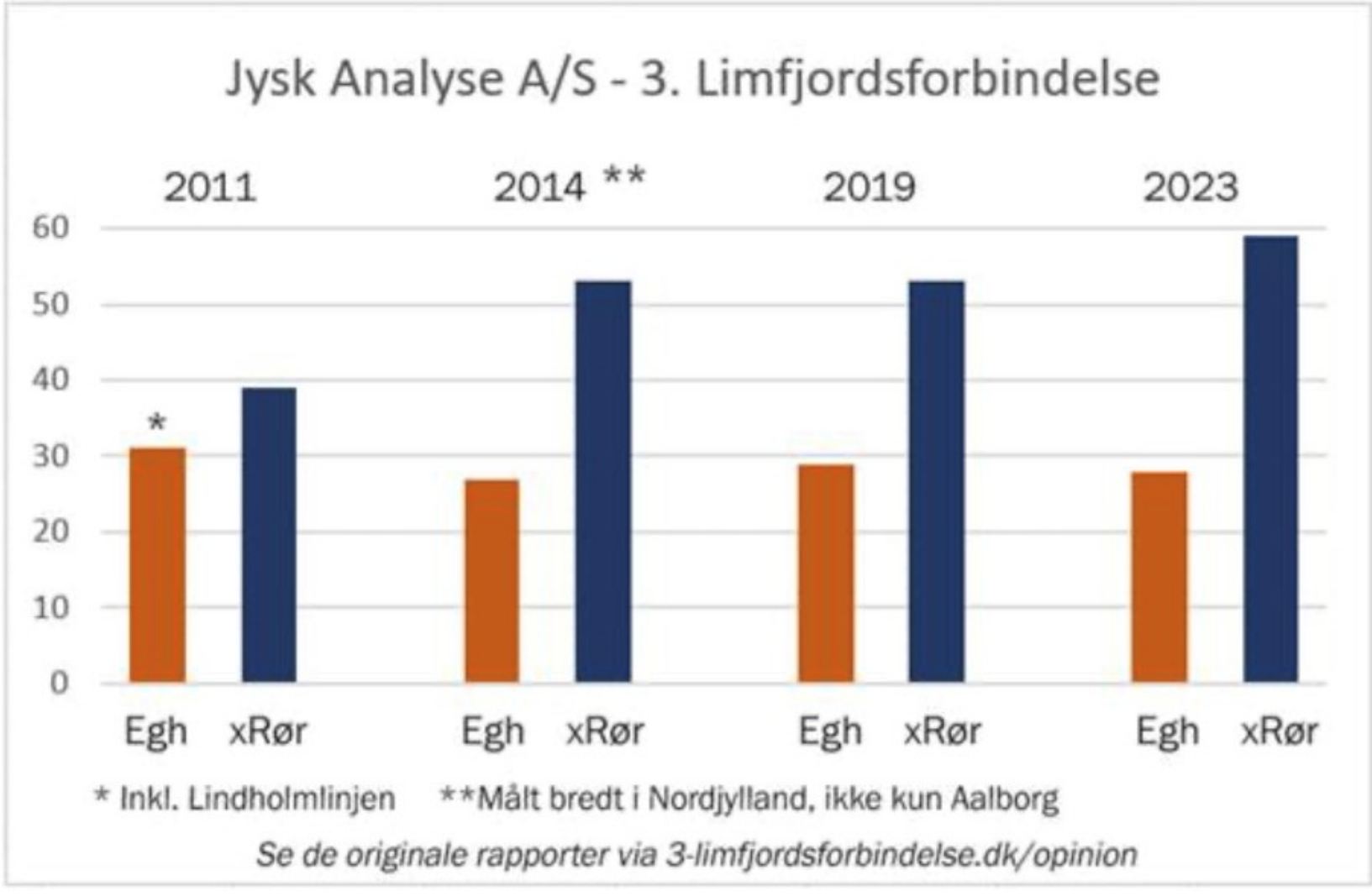
Egholmforbindelsen vil også skulle anlægges over vandværket ved Drastup der forsyner mere end 1/3 af borgere og erhvervsliv i den vestlige del af Aalborg.med vand. Vandværket er et af de vigtigste vandværker i Aalborg Kommune. Vandværket er et nøglevandværk, der skal tage over, når andre vandværker i området må lukke.
Området ved Drastrup er et særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO), de aftaler og tinglyste deklarationer der findes, sikrer:
- at der ikke må ændres terræn,
- at der ikke må bygges nyt, og
- at der ikke må udledes miljøfremmede stoffer.
Dette er man åbenbart ikke bekymret for, og vil dispensere for.

Det giver simpelthen ikke mening med den Egholm forbindelse.

Derfor burde man tage ansvar og se at få lavet VVM på de alternativer som foreligger, inden man tager en så tåbelig ensidig beslutning.

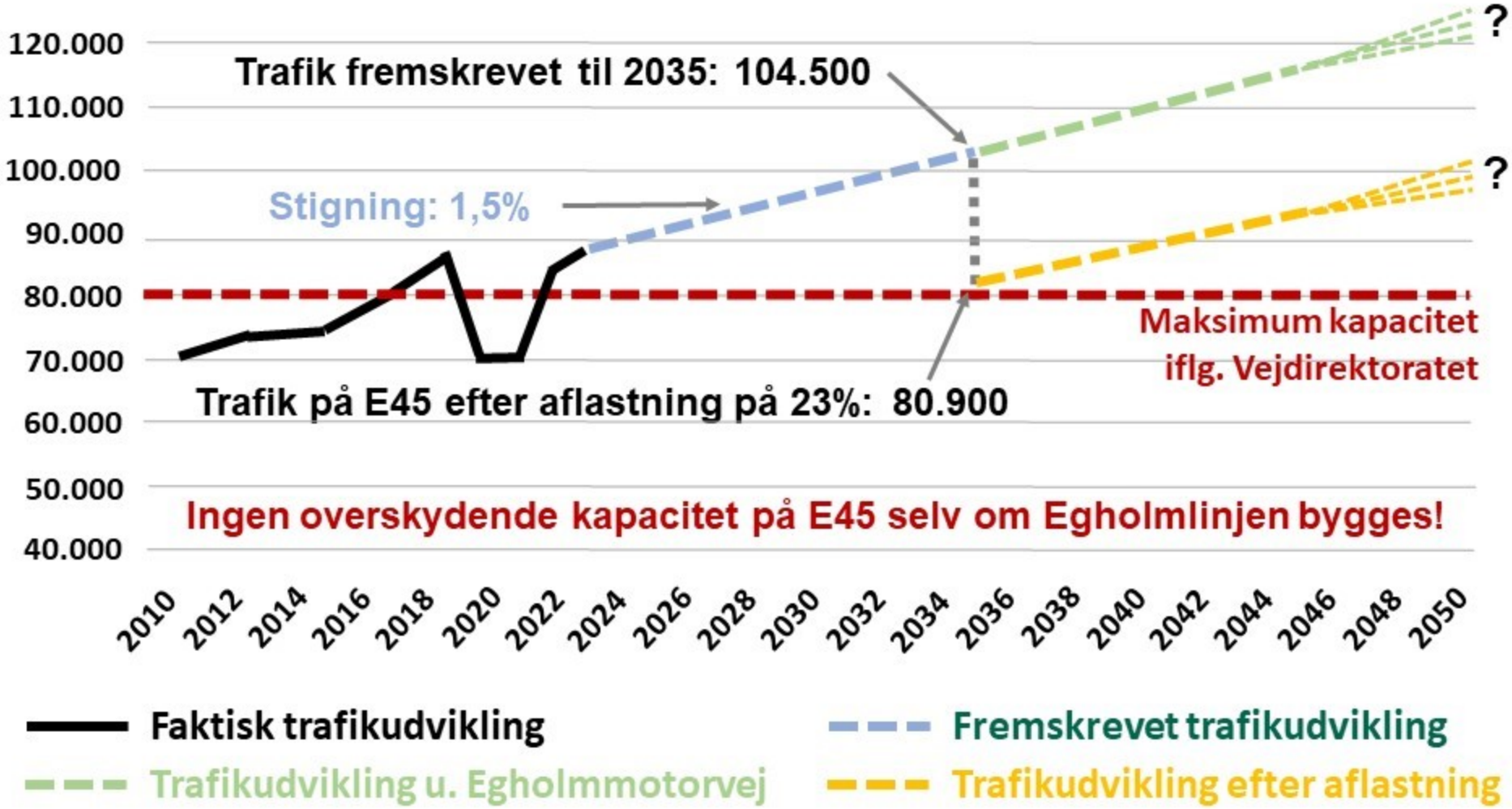
Se iøvrigt kort og grafer Vedhæftet:
oversigt over meningsmålinger
Trafikudvikling fjordkrydsning
Kort over Erhvervs placering Aalborg
Alternativ City tunnel
Alternativ parallel tunnel

Opinionsundersøgelser foretrukket via Egholm eller xRør?

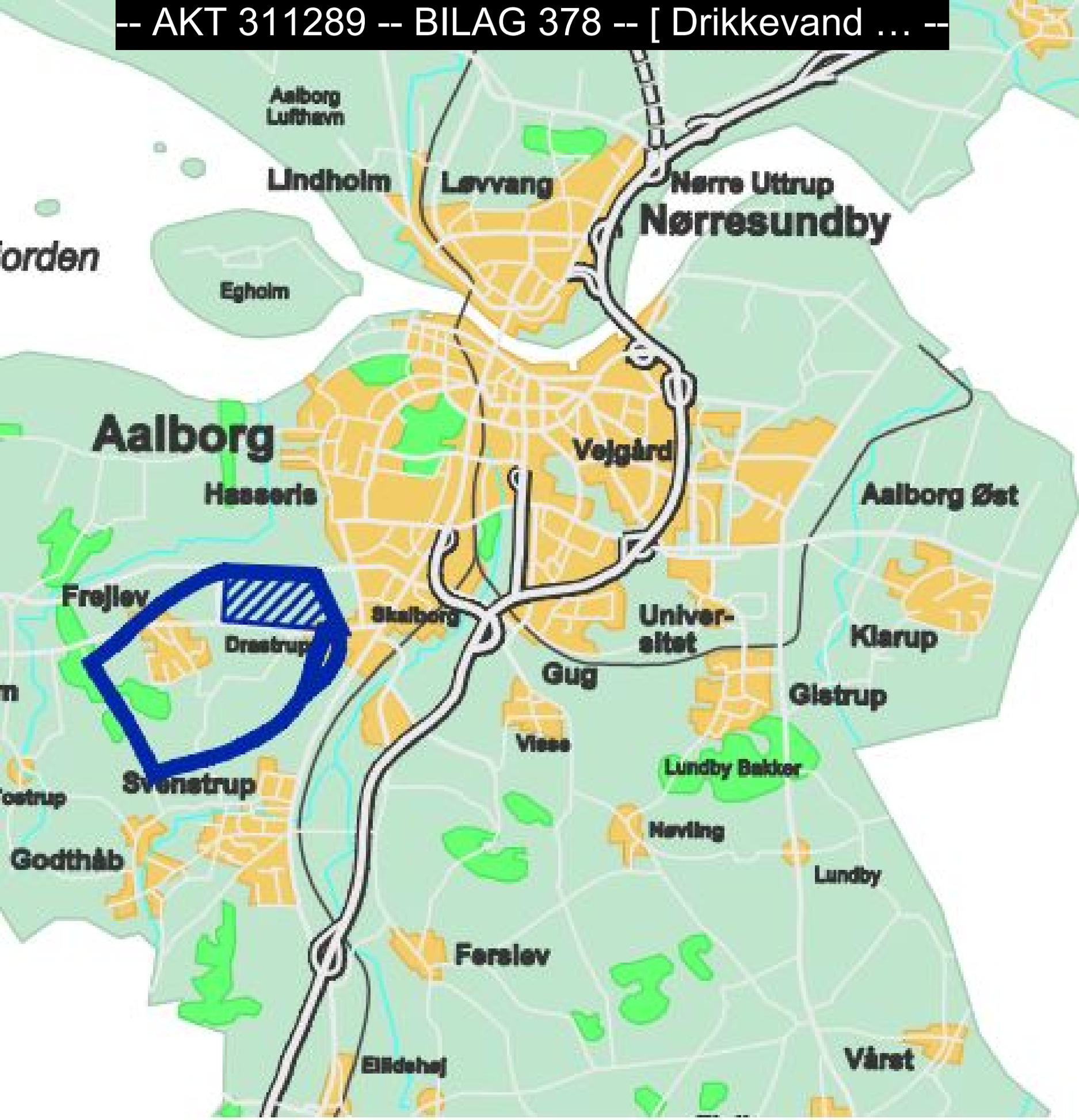


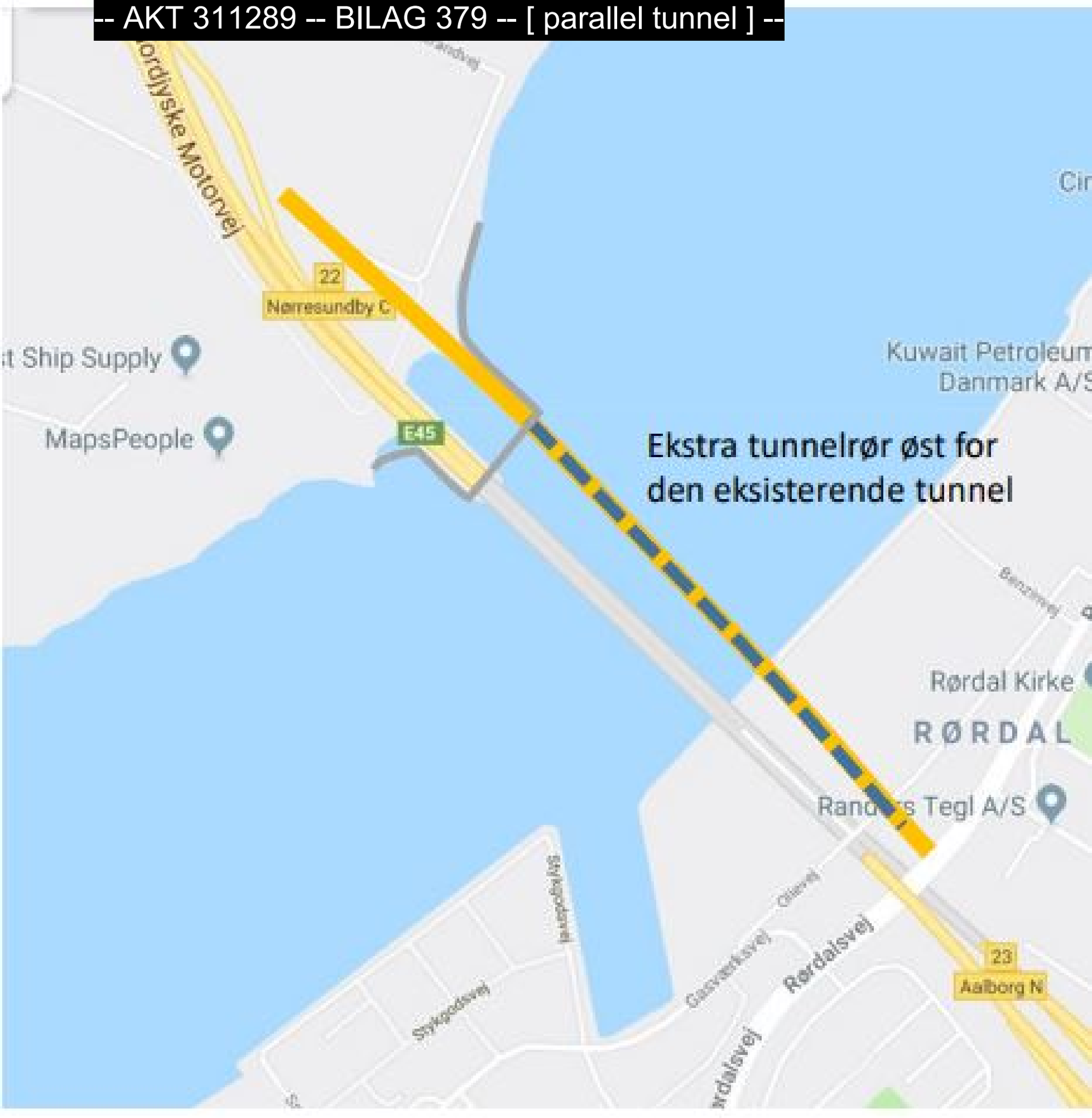
Trafik i Limfjordstunnelen med og uden Egholmforbindelse VVM2023

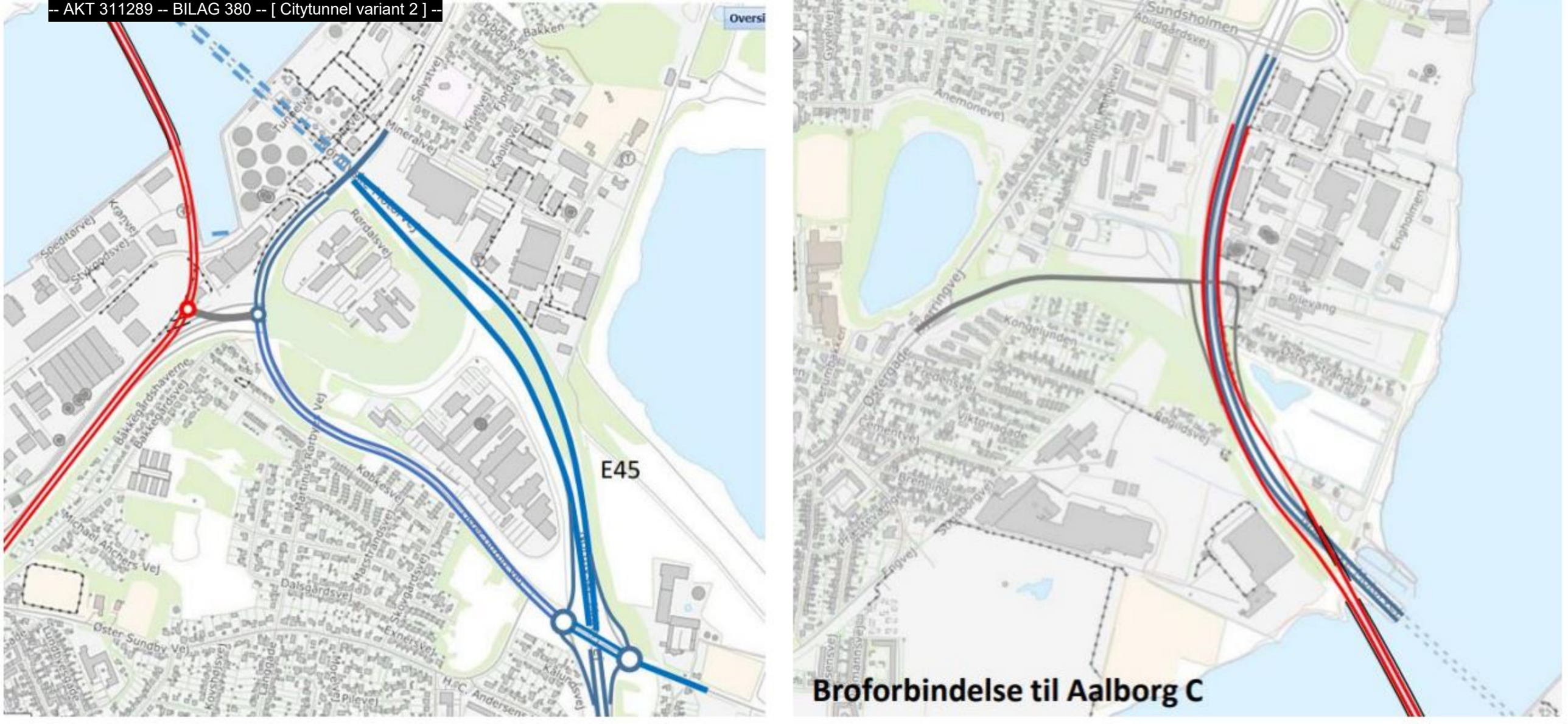
Hverdagsdøgntrafik (HDT)






Aalborg Lufthavn
Lindholm
Løvvang
Nørre Uttrup
Nørresundby
Egholm
Aalborg
Vejgård
Hasseris
Aalborg Øst
Frejlev
Skalborg
Dronstrup
Universitet
Klarup
Gug
Gistrup
Vissø
Lundby Bakker
Svenstrup
Nøvling
Godthåb
Lundby
Ferslev
Vårst


Nordjyske Motorvej
22
Nørresundby C
E45
Ekstra tunnelrør øst for
den eksisterende tunnel
MapsPeople
Kuwait Petroleum
Danmark A/S
Rørdal Kirke
RØRDAL
Rørdalsvej
23
Aalborg N


E45
Broforbindelse til Aalborg C

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Vera Søchting (Vera.soechting@gmail.com)
Titel: høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 22:03

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Ingen kan bestride, at politikere er forpligtede af indgåede aftaler. Ej heller kan nogen bestride, at der er trængselsproblemer i forbindelserne over Limfjorden. Men som en tidligere statsminister udtalte det: "Man har et standpunkt, til man ta'r et nyt" – og det er kun glædeligt, hvis nogen bliver klogere og står ved, at de er blevet det.

Disse ord som baggrund for en opfordring til de politikere, som føler sig bundet af aftalen om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021. Det eneste ansvarlige vil være at tage planen op til fornyet drøftelse m.h.p. at ændre den.

Vi befinder os i 4 globale kriser, som alle truer menneskehedens eksistensgrundlag: 1. klimakrisen, den mest akutte og påtrængende; 2. biodiversitetskrisen uløseligt forbundet med klimakrisen og med uoprettelige konsekvenser; 3. Overforbrugskrisen - overshootday som udtryk for overforbrug af de ressourcer, som gendannes, men værre endnu: suppleret med hæmningsløst forbrug af de ressourcer, som ikke gendannes (metaller, mineraler osv.osv.osv.) - vi er simpelthen på rov i børneværelset! 4. miljøkrisen: vi har forurenet luft, jord og hav med affald og kemikalier, som truer helbred og liv for alle arter, mennesker inklusive.

Alle disse kriser må tænkes med i al planlægning, det er bydende nødvendigt ikke at forværre på nogen af disse områder. Derfor må trafikplanlægning ikke kun tage hensyn til de trafikale behov. Planlægger man med skyldigt hensyn til alle 4 kriser vil man se, at det eksisterende vejnet er rigeligt til at dække behovet – øget brug af godstransport på tog, udbygning af fleksibel, pålidelig, billig og brugervenlig offentlig transport vil overflødiggøre nye motorveje. Intet land i verden er så overforsynet med motorveje som Danmark.

Et eksempel: Når man i lovforslagets afsnit 9.16 skriver: "Det forventes, at udledning af CO_2 fra vejtrafik vil blive reduceret væsentligt de kommende årtier, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet med elbiler og opladningshybrider" er det udtryk for en meget snæver forståelse af de problemer, vi står overfor.

Det vil være overordentligt dyrt at tage hånd om de kriser, vi befinder os i. Det forekommer særdeles uklogt at øde store udgifter – MEGET store udgifter - til trafikale anlæg, som kun kan forværre forholdene på alle 4 ovenstående områder.

Jeg håber hermed at have argumenteret for, at det vil være uansvarligt at gå videre med planerne om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Hertil kan så lægges en undren over, at man tilsyneladende har lagt sig fast på den dyreste og mest

miljøskadelige version af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Vera Søchting, Hillerød

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sidse Høyrup Clemmensen (sidseclemmensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til udkast til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 21:40

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

HVorfor vil vi løse nutidige problemer med forældede løsningsmetoder, når nu de påviseligt er forældede. Er tiden ikke inde til at tænke bæredygtigt, smart og moderne?

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**

   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.
2. **Støj**

   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.
3. **Natur og rekreative interesser.**

   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
   Således påvirkes den sydlige del af Østerådalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Østerådalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
   Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
   Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
   Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.

På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser**

   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Venligst Sidse Brincker

Ledavej 97, 9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: guldlene@jubii.dk (guldlene@jubii.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 21:27

Til Transportministeriet,
Vedr. Asbestproblematikken:

Hele depotet og dets udstrækning bør undersøges med henblik på en vurdering af konsekvenser for vandmiljø og miljø samt borgernes sikkerhed/sundhed i forbindelse anlægsarbejdet herunder selvfølgelig også arbejdsmiljøet ifb. med gravearbejde skal vurderes. Endvidere en vurdering af de økonomiske konsekvenser i forbindelse med håndtering af asbestaffald og forurenet jord - bare det faktum, at der skal graves ud i undertryksventilerede telte, vask af lastbiler inden de kører ud på offentlig vej, håndtering af forurenet vand fra dette arbejde og endelig omkostninger til gendeponering af asbestaffald og forurenet jord mv. er en kæmpe omkostning der ikke er indregnet i projektet. Dette er en kæmpe usikkerhed at vi som borgere og naboer til Egholmmotorvejen ikke har mulighed for at vurdere i den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.

Se endvidere *Uddrag af artikel fra Ing.dk:*
Tonsvis af asbestholdigt eternit flyder herreløst rundt i og omkring Aalborg…

På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen. Fortidens synder: Intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

Den 3. Limfjordsforbindelse kommer til at forløbe meget tæt på et gammelt deponi for asbestplader.

En ny VVM-undersøgelse og Natura 2000-konsekvensvurderinger frikender den kommende bro eller tunnel over Limfjorden for at ødelægge naturen. Men konklusionerne er ifølge en dansk havforsker noget vrøvl.

Vejdirektoratet og Transportministeriet har fremlagt et forslag til en anlægslov og resultaterne af nye miljøkonsekvensvurderinger.

Undersøgelserne konkluderer, at forbindelsen hverken kommer til at skade planter eller spænde ben for at opfylde miljømål for vandløb, søer, havområder og grundvand. .....- *at de planlagte landindvendinger og lavbroer syd for Egholm, ikke kommer til at påvirke Limfjordens vandgennemstrømning. Endelig viser havbundsanalyser ingen tegn på PFAS og asbest samt et meget lavt indhold af miljøfarlige stoffer i Limfjorden.* Stiig Markager, der er havforsker ved Aarhus Universitet, køber dog ikke den vurdering. Han er især kritisk overfor, at Vejdirektoratet konkluderer, at forbindelsen ikke gør det sværere at opfylde miljømål for de forskellige typer af vandmiljøer fordi *»der som kompensation erhverves landbrugsarealer, der omlægges til varig natur."*

»Denne sætning er for mig at se noget vrøvl og i strid med EU's Havstrategidirektiv. Det forudsætter et 'økosystem-baseret forvaltning'. Da Limfjorden i forvejen har store problemer med næringsstoftilførsler, faktisk så store at man i nogle områder helt må stoppe landbrugsdriften, så giver det ikke mening, at man vil kompensere for negative effekter af en Egholm-forbindelse, ved at udtage landbrugsjord og omlægge til varig natur,« siger Stiig Markager og fortsætter:

»Der er jo ikke mere at udtage, når man har udtaget det, som er nødvendigt for at nå målene i Vandrammedirektivet. Der kræves en økosystembaseret forvaltningsplan for hele Limfjorden, inklusive ny infrastruktur, landbrug, klima (man planlægger også at indsnævre ved Thyborøn), før man kan gøre noget. Ellers er det i modstrid med direktivernes krav om en økosystembaseret tilgang.«

Faktisk er der allerede lavet flere VVM-undersøgelser af den 3. limfjordsforbindelse, senest i 2021, hvor Vejdirektoratet præsenterede en stor opdatering til den oprindelige undersøgelse, der på det tidspunkt havde et årti på bagen. **Opdateringen udløste protester fra Miljøstyrelsen, fordi den ikke forholdt sig til, at der lige syd for Limfjorden ligger et deponi af asbestholdige eternitplader, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden.** Miljøstyrelsen satte foden ned og bad Vejdirektoratet om at lave supplerende miljøkonsekvensvurderinger samt en Natura 2000-konsekvensvurdering.

Med venlig hilsen
Lene Larsen
Guldborghaven 21
9000 Aalborg
Mobil 30787588

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sidse Høyrup Clemmensen (sidseclemmensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til udkast til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 21:21

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Aalborg har en dyster historie i forhold til asbest med sygdom og død til følge. Lad os ikke gentage historien.

Geohav har blandt andet gennem arkiverne bevidst, at der er meget store deponier flere steder i linjeføringen. De undersøgelser, som er lavet officielt i forbindelse med materialet sendt i høring er mangelfuldt og kan dermed på ingen måde godtages som baggrund for at træffe denne beslutning.

Asbest er farligt - selv i meget små mængder. Ikke nok med at vi risikerer at få ødelægge meget i Limfjorden på grund af gravearbejdet i deponierne, så risikeres også, at asbesten transporteres via Østerå gennem den nyanlagte park, hvor åen snor sig igennem, som bruges af mange mennesker og hvor en børnehave er placeret.

Der er ikke lagt klare planer for, hvordan man vil håndtere de store mængder asbest, som vil blive hvirvlet op, og før dette er fuldstændigt klarlagt, er det uforsvarligt at vælge en løsning, der går gennem flere store deponier.

Hvis vi har så mange penge, som denne linjeføring kræver, så ville det være en endnu bedre løsning at bruge pengene på at rydde op fra fortidens synder og få ryddet deponierne.

Venligst Sidse BRincker

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Anne Saugmann Rasmussen (annesaugmann@gmail.com)
Fra: Alex Tolstrup (alextolstrup@gmail.com)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 21:04

Grundlæggende mener vi, at en vestlig forbindelse over Egholm er den forkerte løsning, da den er for dyr i forhold til de gevinster, den vil have og de negative konsekvenser, den har for den vestlige del af Aalborg. De fleste arbejdspladser ligger i midtbyen og den østlige del af Aalborg, hvorfor opgradering af transportkorridorerne her giver mere mening og værdi.

I begrundelsen for at kun at kigge på Egholm-løsningen henvises til "Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014, hvor parterne blev enige om, at linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse fastlægges i Egholmlinjen. I finansloven for 2019 blev det besluttet, at der skulle gennemføres en opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse

Men hvorfor overhovedet opdatere VVM'en, hvis beslutningen allerede er truffet? Formålet med en VVM er at danne grundlag for beslutninger. Og den er tilsyneladende allerede truffet.

VVM'en er opdateret, fordi der er sket fysiske ændringer og kommet nye metoder. Som der bl.a. står flere steder i VVM'en er der brugt ny viden bl.a. ny version af Landstrafikmodellen med flere ændringer/forbedringer. Det er svært at vurdere de ændringer, som følger heraf, når der ikke kigges på alternativer. En af grundpillerne i VVM er netop alternativer for at have noget at vurdere resultaterne op mod.

Myndigheden har ikke pligt til at undersøge samtlige foreslåede alternativer nærmere, men VVM-redegørelsen skal i relevant omfang forholde sig til de forhold, som har været fremdraget af offentligheden i forbindelse med den indledende høring. Og her må man sige, at der har været debatteret forskellige løsninger. For at være tro mod EU-lovgivningen og VVM-metoden, burde opdateringen have set på reelle alternativer.

Det fremgår desuden ikke tydeligt af materialet, hvordan de rekreative arealer langs linjeføringen er prissat. Umiddelbart forekommer det, at arealerne er prissat som landbrugsjord. Der er i de sidste 10 år gennemført store boligudbygninger i bl.a. Hasseris og Sofiendal Enge. Som følge heraf har mange af de arealer, der tidligere var landbrugsjord, i dag en rekreativ funktion for mange borgere. Den ændrede funktion bør afspejles i værdisættelsen af jord og dermed samfundsmæssige omkostninger ved en linjeføring over Egholm.

Tilsvarende forekommer det useriøst, at Aalborg Kommunes følgeudgifter til ændringer i den øvrige infrastruktur ikke indgår i de samfundsøkonomiske beregninger. For eksempel beskriver lovforslaget, at der skal etableres enkeltrettede cykelstier på udvalgte veje. Som beboere i Mølholm går vi dog også ud fra, at der skal anlægges cykelstier langs Mølholmsvej – hvilket i så fald vil være en kommunal forpligtelse. Udgifterne hertil er ikke medregnet og giver et skævt billede af, hvorvidt udgifterne står mål med de samfundsmæssige fordele en vestforbindelse over Egholm må have.

--
Anne Saugmann Rasmussen og Alex Tolstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas Villefrance (thvillefrance@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 20:57
Bilag: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen.docx;

Til Transportministeren / Transportministeriet

Hermed mit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen.
Se vedlagte.

Hovedbudskabet: Selvfølgelig skal der IKKE anlægges en motorvej vest om Aalborg over Egholm!

Venlig hilsen
Thomas Villefrance
Skrågade 7
9400 Nørresundby

Nørresundby 10.01.2023

Til Transportministeren /Transportministeriet

Indsigelse mod Egholmmotorvejen

Egholm, et hjerte i Aalborg, trues, og som engageret borger insisterer jeg på at udtrykke mine kraftige indvendinger mod den planlagte motorvej over Egholm. Dette projekt virker ikke blot trafikalt, økonomisk og naturmæssigt ufornuftigt, men det udfordrer også grundlæggende demokratiske principper på en foruroligende måde.

Demokratisk Bekymring
Jeg finder det alarmerende, at beslutningstagere synes at handle uden tilstrækkelig faglig begrundelse og respekt for borgerens synspunkter. Tvivlen om gennemsigtighed i beslutningsprocessen og manglen på en opdateret VVM-undersøgelse for de østlige forbindelser underminerer vores repræsentative demokrati. Det er afgørende at genoprette tilliden gennem åbenhed og inddragelse i beslutningsprocessen.

Rekreative områder
En motorvej over Egholm vil uundgåeligt skade værdifulde, bynære rekreative områder som Østerådalen, Drastrup Skov og klimaparken i Sofiendal Enge. Denne indgriben i naturen vil ikke kun påvirke Egholm, men også berøre nærliggende områder og aktiviteter som kajak, roning og sejlsport, som mange i vores samfund nyder.

Støj og boligområder
Jeg protesterer skarpt imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af de støjmæssige konsekvenser, især for boligområder som Dall, Dall Villaby, Drastrup og Lindholm/Nørresundby. Det er uacceptabelt, at områder, der ikke er støjforurenet i forvejen, vil blive påvirket. Desuden er det essentielt at tage højde for den seneste viden om motorvejsstøj, som angiver større gener for beboere langs motorveje sammenlignet med byveje.

Trafikmæssige udfordringer:
En motorvej i Egholmlinjen vil kun give begrænset aflastning for eksisterende forbindelser og vil ikke løse de langsigtede trafikmæssige udfordringer effektivt. En sammenligning med billigere alternativer, såsom en udvidelse af E45 med et ekstra rør, burde være en del af beslutningsgrundlaget.

Natur og miljø
Projektet truer den unikke natur på Egholm og påvirker beskyttede dyrearter som den Lysbugede Knortegås og Strandtudsen. Dette strider imod forpligtelserne i henhold til EU's fuglebeskyttelsesdirektiv og

habitatsdirektivet. I en tid, hvor klima og miljø bør være i fokus, er det uansvarligt at fortsætte med forældede løsninger som nye motorveje.

Drikkevand og økonomi
Projektets linjeføring gennem vigtige drikkevandsområder i Drastrup er problematisk og risikofyldt. Økonomisk set virker det ikke fornuftigt at investere +7,3 milliarder kr. i et projekt uden tilstrækkelig undersøgelse af alternative løsninger og med en begrænset samfundsmæssig gevinst.

Juridiske uklarheder
Jeg udtrykker bekymring over manglen på undersøgelse af alternative linjeføringer og juridiske uklarheder om opdateringen af VVM'en kun for vestforbindelsen. Det er afgørende at sikre, at beslutningsprocessen overholder gældende regler og respekterer EU-direktiver vedrørende naturbeskyttelse.

Støjniveau og sundhed
Jeg påpeger problemet med støjniveauet og sundhedsrisikoen ved at acceptere 58 dB som et ideal. Der bør tages højde for WHO's anbefalinger om et maksimalt støjniveau på 53 dB, og det er afgørende at tackle støjproblematikken gennem mere bæredygtige løsninger som at forbedre E45.

Odder mishandling
Motorvejsplanerne truer odderbestanden på Egholm, en rødlistet og sårbar art ifølge EU's habitatsdirektiv. Myndighederne foreslår at skræmme odderne væk ved at lade hunde forstyrre dem, hvilket kan overtræde EU-reglerne og udgøre dyreplageri. Formændene for Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Danmarks Naturfredningsforening kritiserer denne strategi, da den ikke blot er uansvarlig, men også potentielt skadelig for odderens levesteder og reproduktion. Deres bekymring omfatter derfor ikke kun anlæggelsen af motorvejen, men også den potentielle mishandling af den sårbare odderbestand.

Klage til EU
Jeg støtter fuldt ud Egholm-borgerne og Egholms Venner i deres klage til EU-Parlamentets Borgerklageudvalg. Det er relevant at undersøge, om projektet overtræder EU-regler vedrørende naturbeskyttelse og truede dyrearter.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling.

Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Jeg opfordrer beslutningstagerne til at revidere planerne og overveje mere bæredygtige og hensigtsmæssige løsninger for at bevare Egholms unikke karakter og beskytte vores miljø, sundhed og demokratiske værdier.

Med vedholdende engagement!

Thomas Villefrance
Skrågade 7
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Steffen Lervad Thomsen (datho@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 20:43

Uanset analyser, beregninger og politiske aftaler, er der rigtigt mange argumenter for ikke at etablere en motorvej over Egholm.
Og vedtagelse af en anlægslov der muliggør etableringen, vil være en kæmpemæssig fejlinvestering i vejanlæg, der vil være ødelæggende for klima, miljø, natur, menneskers sundhed og samfundøkonomi.
I koblingen til FN's verdensmål virker det useriøst at der i lovforslaget nævnes at Egholmforbindelsen vurderes at understøtte færre end 10 af de i alt 169 delmål og at bla afværgeforanstaltninger for naturødelæggelser vurderes at have en positiv effekt på delmål 15.5 om at "begrænse forringelse at naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet". Hvis man skulle leve op til delmål 15.5 skulle der ikke der ikke ødelægges natur både i Østerådalen og på og omkring Egholm med en motorvej.

Historien vil desværre vise at politikkerne med vedtagelse af anlægsloven, tog en forkert beslutning pga flg. argumenter:

Naturen:
Egholms unikke placering i Limfjorden kun 5 min sejltur fra Aalborgs Vestby har er kæmpe potentiale som en af Aalborgs grønne lunger for både mennesker, flora og fauna. Forskningen viser at ophold i naturen er afgørende for vores trivsel og at tilgængelighed er en vigtig faktor for at vi benytter os af naturen. Med de natur og kulturtilbud øen allerede byder på idag , besøges øen af op til 100.000 gæster om året, forestil dig så i nær fremtid at landbrugsproduktionen ophører og Egholm omdannes til naturpark, som lokale kræfter allerede arbejder på, hvilken unik naturkvalitet Egholm kunne byde på. Forskningen viser også at naturen har brug for sammenhængende levesteder for at kunne udvikle dyre- og planteliv, hvilket Lille Vildmose er et godt eksempel på. Med en motorvej over Egholm vil den mulighed være forpasset for altid.

Støj:
Uanset hvad støj beregningerne viser, vil der som følge af en motorvej over Egholm være en øget diffus støj belastning af mange boligområder og bydele i Aalborgs vestlige opland, på grund af den nære beliggenhed og det faktum at vesten vinden vil forøge støjniveauet. Og det skal fremhæves at det er områder der ikke i dag oplever støjgener der bliver påvirket. Så selv om VVM beregningerne viser at at der samlet set opnås støjforbedringer i Aalborg, gælder det kun for særligt høje støjniveauer ift støjgrænserne, men ikke for den diffuse støj som mange tusinde borgere vil blive påvirket af uanset den støj afskærmning der lægges op til.

Byudvikling:
Siden VVM vurderingen i 2011, har Aalborg udviklet sig langt langt mere mod øst end i vest, det gælder både boligudvikling og erhvervsudviklingen. Eksempler på boligudviklingen i Gigantium området og byggeriet på Eternitgrunden er stort set færdige og udviklingen af Stigsborg området er godt igang som en kommende ny bydel med 6000 indbyggere når det står færdigt om 10-20år.
Sygehus byggeriet står snart færdigt i Aalborg Øst med 5000 nye arbejdspladser og Østhavnen fortsætter sin positive udvikling med tiltrækning af nye virksomheder og arbejdspladser.
Denne bolig- og erhvervsudvikling i Øst vil ikke får gavn af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, og da der ikke er taget alternativer med i den opdaterede VVM, bliver den udvikling fejlagtigt ikke en del af beslutningsgrundlaget for linjeføringen af den 3. Limfjordsforbindelse.

Fejlagtigt VVM 2011:
Da aftalepartnerne bag Trafikaftale 2014 var enige om at udpege på Egholm linjen som bedste løsning, var det baseret på VVM vurderingen fra 2011. Den vurdering bygger på en fordoblet kapacitet (100%) i form af en paralleltunnel til Limfjords tunellen i form af 3 yderligere kørespor i hver retning, som fordyrer løsningen med en paralleltunnel og dermed stillede den dårligere i den samfundsøkonomiske sammenligning med Egholm linjen. Derfor er den politiske aftale om Egholm linjen indgået på et forkert grundlag. Behovet for en

fordobling af kapaciteten i den eksisterende tunnel vurderes af trafikeksperter, til at være unødvendigt, specielt hvis de eksisterende forhold ved til og frakørsel forbedres og trafikken styres mere fleksibelt som det gøres ved Elb tunellen. Trafikeksperterne vurderer at udvidelse med et enkelt tunnelrør (50%) vil give tilstrækkelig kapacitet mange år frem i tiden.

Utilstrækkelig trafikaflastning:
Etablering af Egholm linjen vil iflg den opdaterede VVM vurdering, kun aflaste Limfjordsbroen med 9% og Limfjordstunnellen med 24%. Der er tale om en meget lille aflastning af den nu værende trafik, hvilket er en medvirkende årsag til den dårlige samfundsøkonomiske gevinst (intern rente). Selv med en trafikstigning på årligt 1% ,som er den fremskrivning vejdirektoratets modeller forudsiger fra 2030, vil aflastningen hurtigt være spist op. Og fortsætter trafikstigningen, som hidtil med ca 2% om året, bliver det kun værre. Så det betyder at de forsinkelser og fremkommeligheds problemer som bilister og erhvervsdrivende beskriver idag i morgen- og eftermiddags timerne og ved uheld, vil være præcist de samme minimum 9 år for Limfjordsbroen og 24 år for Limfjordstunnellen efter Egholmliniens etablering. Det er efter min mening et alt for kort tidsperspektiv. Her vil et ekstra tunnelrør med sikkerhed se bedre ud, men det ved vi ikke, for der er ikke regnet på i den opdaterede VVM.
Men konsekvensen kunne sagtens være at vi om senest 10 år efter Egholmslinjens etablering igen skal bede staten om penge til at afhjælpe trængselsproblemerne, og måske i form af finansiering af en paralleltunnel. Og hvor sandsynligt vil det mon lige være at Nordjylland får infrastruktur midler i den størrelsesorden med kun 10 års mellemrum.
Derfor bør den politiske beslutning om 3. Limfjordsforbindelse, afvente undersøgelser og dokumentation for en bedre løsning nemlig en parallel tunnel ved den eksisterende tunnel ved E45.

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lotte Winther Kappel (lottewinther@gmail.com)
Titel: Nej til en ny motorvej vest om Aalborg
Sendt: 09-01-2024 20:39

Der er flere grunde til, at jeg er imod en ny motorvejsstrækning vest om Aalborg, men først og fremmest handler om livskvalitet for os, der bor i Aalborgs vestlige ende - og for folk fra alle ender af Aalborg, som hver dag bruger den vestlige del af Limfjorden (herunder Egholm) til rekreative formål. For vi har brug for rekreative områder - noget området i og omkring midtbyen i forvejen er meget fattigt på.

Langs fjorden vest for byen bliver der gået, løbet, cyklet, sejlet, padlet og mere mere hver eneste dag, når folk i byen skal have ud og have en dosis ro og frisk luft og en pause fra den travle hverdag. Det er det eneste sted vi har, hvor man kan være i nogenlunde fred for byens støj. Anlægger I en motorvej, bliver soundtracket til gåturen, badeturen, eller hvad det nu er fremover en konstant susen af trafik. Så kan vi blive nødt til at sætte os i bilen og køre ud ad byen for at finde ro. Så kan vi også prøve den nye motorvej jo ...
En by er til at leve i, og en by vil selvfølgelig have støj, men vi har en motorvej i dag, som kan udvides med endnu et rør, hvis det vurderes, at den samfundsmæssige gevinst heraf er tilstrækkelig stor. Lad nu byens sidste 'helle' være!

Ifølge Vejdirektoratets beregninger er den samfundsmæssige gevinst for den nye motorvej minimal med en intern rente på kun 3,3-3,5%. Og det er med udgangspunkt i, at anlægsarbejdet ikke overstiger det budgetterede, hvilket store offentlige anlægsprojekter vel gør uden undtagelse.

Tab af rekreative områder med ro og muligheder for fysisk aktivitet har sundhedsmæssige omkostninger i form af øget stress og de sygdomme, det kan medføre. Økonomien i de omkostninger mangler i jeres beregninger. Og for os der bor her, er det måske den vigtigste konsekvens af det her projekt.

Vi er mange, der håber, I hører vores opråb og overvejer projektet en ekstra gang.

Lotte Winther Kappel
Hasserisvej 253
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christian Hjulmand (christian@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 20:39
Bilag: Høringssvar_Egholm_forbindelsen (2).pdf;

Til Transportministeriet

Jeg opfordrer hermed til, at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm skrinlægges.

Høringssvar vedhæftet

--

Med venlig hilsen

Christian Hjulmand

Anneberghøj 2
9000 Aalborg
Mob. 24 82 78 44

Til:
Transportministeriet

Aalborg den 9. januar 2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg opfordrer hermed til, at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm skrinlægges.

Min begrundelse er baseret på flg.:

1. **Støj**
   Den skitserede vestlige linjeføring over Egholm udsætter den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for unødig ekstra støjbelastning. Med den fremherskende nordvestlige vindretninger, spredes støjen fra en motorvejsforbindelse hen over Egholm, og vil påvirke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby. Her har borgere bosat sig og investeret i bolig, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej.

2. **Natur og rekreative interesser**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på en meget lang strækning væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

   - Østerådalens sydlige del er væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Østerådalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
   - Hasseris Enge er et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op imod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en ”dæmning”, hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om ”indhegning” af Hasseris m.m.
   - Egholms rekreative værdier for mange tusinde borgere vil være uerstatteligt med vestlig linjeføring henover øen. Eksisterende vandreruter vil være ubrugelige pga. støj og en motorvej der splitter øen og ruterne.
   - Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter. Arter som er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv. En motorvej over Egholm strider mod dette direktiv.
   - På Nørresundby-siden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder ”Verdens Ende”.

3. **Drikkevandsinteresser**
   Aalborg Kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg tilslutter mig ligeledes den argumentation som Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har fremført i sit høringssvar.

Med venlig hilsen

Christian Hjulmand
Anneberghøj 2, 9000 Aalborg
Mob. 24 82 78 44, christian@hjulmand.net

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sidsel Kidmose Jensen (sidsel.kidmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm Motorvej
Sendt: 09-01-2024 20:37

Hej,

Jeg skriver angående den planlagte motorvej over Egholm, da jeg stiller mig meget skeptisk over for projektet. Som beboer i Aalborg Vestby nyder jeg lange ture langs Limfjorden i Aalborgs vestlige del, der ligger en 5 minutters sejltur fra Egholm. Og jeg er ikke den eneste, hvilket jeg dagligt bliver mindet om på mine ture. Fjorden og den sparsomme natur, der kan være i større byer, bruges som åndehul i en travl hverdag med 120 km/t - men hvor skal man finde roen, når omgivelserne kommer til at afspejle hverdagens hastighed? I hvert fald ikke længere i Aalborg Vestby med en motorvej i baghaven.
I tilfælde af at motorvejen for alvor bliver en realitet, har jeg tænkt mig at flytte fra dette område for at søge steder hen, hvor roen kan indfinde sig.

Egholm er ligeså en uforstyrret plet, hvor forskellige arter kan brede sig til gavn for turister, beboere m.fl. - men først og fremmest til gavn for naturen selv, der har brug for at vi mennesker tager højde for den biodiversitetskrise, som vi står overfor.

Jeg håber, at min stemme bliver hørt.

Bedste hilsner
Sidsel Kidmose Jensen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lasse Dyrbye Chortsen (lasse_chortsen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 20:34

Til rette vedkommende

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Endvidere skal det nævnes at det er forkasteligt, at man ligger motorvejen, således der er motorvej hele vejen omkring Aalborg. En motorvej der naturligvis ikke vil aflaste trafikken
efter hensigten. En motorvej vest om Aalborg vil gå udenom hele erhvervsområdet i Aalborg øst samt Aalborg Port. Så de 8 mia dette som minimum koster (og ender sikkert med at koste ca det dobbelte - normal kendt, at inden offentlige byggerier overholder budgetterne,
for ellers var de aldrig blevet til) vil kunne bruges mere fornuftigt andetsted.

Venlig hilsen Lasse Chortsen

Egeparken 8, 9, 2

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:32

Hvorfor søger Vejdirektoratet kun opdatering af VVM-redegørelsen på én forbindelse, da der jo er flere alternative muligheder?
Er det lovligt....? Det er i hvert fald "tovligt"!

Der mangler undersøgelse af alternativer til Egholmforbindelsen, bl.a. set i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet.
Der findes andre, bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, og således undgå chancespil på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter.
Hvilken hjemmel er anvendt til kun at opdatere Egholmforbindelsen?

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:30

• En Egholmforbindelse koster (mindst) 7,8 milliarder kroner!
Det er 800 millioner kroner mere end der blev udmeldt 2021!

• Et ekstra rør ved tunellen koster (meget mindre)...,
- men vi ved ikke helt hvor meget, for det er...
(ganske uhørt) ikke undersøgt i VVM-redegørelsen!

Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.
I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.
Aalborgs borgere skal via skatten betale 600 millioner kroner.
Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et evt. stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. E45 og Limfjordstunellen er statens opgave, så hvorfor skal borgerne i Aalborg så punge ud til en Egholmsforbindelse?

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: sigurd.agersnap@ft.dk (sigurd.agersnap@ft.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk), Kirsten Normann Andersen (kirsten.normann.andersen@ft.dk), lisbeth.bech-nielsen@ft.dk (lisbeth.bech-nielsen@ft.dk), Anne Valentina Berthelsen (anne.berthelsen@ft.dk), Marianne Bigum (marianne.bigum@ft.dk), Astrid Carøe (astrid.caroe@ft.dk), Karina Lorentzen Dehnhardt (karina.dehnhardt@ft.dk), sfsekr@ft.dk (sfsekr@ft.dk), Karsten Hønge (Karsten.honge@ft.dk), Sofie Lippert (sofie.lippert@ft.dk), Jacob Mark (jacob.mark@ft.dk), Signe Munk (signe.munk@ft.dk), Charlotte Broman Mølbæk (charlotte.broman@ft.dk), mads.olsen@ft.dk (mads.olsen@ft.dk), Carl Valentin (Carl.Valentin@ft.dk), mike.fonseca@ft.dk (mike.fonseca@ft.dk), Lars Boje Mathiesen (lars.mathiesen@ft.dk), Theresa Scavenius (theresa.scavenius@ft.dk), jon.stephensen@ft.dk (jon.stephensen@ft.dk), Hans Andersen (hans.andersen@ft.dk), Heidi Bank (heidi.bank@ft.dk), Ministerkalender. (minister@digmin.dk), Erling Bonnesen (erling.bonnesen@ft.dk), min@km.dk (min@km.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Louise Schack Elholm (louise.elholm@ft.dk), Mads Fuglede (mads.fuglede@ft.dk), Folketingets formand (postformand@ft.dk), bang.henriksen@ft.dk (bang.henriksen@ft.dk), Michael Aastrup Jensen (michael.aastrup@ft.dk), min@fvm.dk (min@fvm.dk), Peter Juel-Jensen (Peter.Juel-Jensen@ft.dk), Jan E. Jørgensen (jan.e@ft.dk), Lars Christian Lilleholt (lars.lilleholt@ft.dk), Sundheds- og Ældreministeriet - Hovedpostkasse (sum@sum.dk), Anni Matthiesen (anni.matthiesen@ft.dk), Christoffer Aagaard Melson (christoffer.melson@ft.dk), Torsten Schack Pedersen (torsten.schack.pedersen@ft.dk), Forsvarsministeriet - Hovedpostkasse (fmn@fmn.dk), Hans Christian Schmidt (hans.schmidt@ft.dk), Linea Søgaard-Lidell (linea@ft.dk), Kim Valentin (kim.valentin@ft.dk)
Fra: Jes Hedegaard Bælum (1082jes@gmail.com)
Titel: Stem nej til Vejloven om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm! Stem nej til en ødelæggende motorvej over Egholm..!! Stem nej til død og ødelæggelse..!!
Sendt: 09-01-2024 20:27

Kære medlemmer af Folketinget.

Drop den tåbelige og modbydelige idé det er at bygge en over 20 km. lang motorvej vest om Aalborg.

Stem nej til Vejloven, for Danmarks og dets borgerens skyld!

En 3. Limfjordsforbindelse skal ikke være ensbetydende med en motorvej over Egholm.
Der findes alternativer! Hvorfor ikke kigge nærmere på dem, før det er for sent..??

Nej til sundhedsskadelig støj, der fragtes med vestenvinden ind over byen! 11 meter høj påtænktes den at blive - uden støjværn, hvor det ville være aller mest nødvendigt..!!
85% af tiden har vi Vestenvind heroppe - og støj fragtes nemt med vinden, og nærmest uhindret over Fjorden ind til og over byen.

Bevar vores drikkevandsdeponier, som forsyner 1/3 af Aalborgs borger og erhverv med det reneste drikkevand. Disse vil gå tabt i anlægsfasen, ifølge Vejdirektoratet i MKR (tidligere kendt som VVM) Ugenopretteligt forurenet, beskriver de det som.

Bevar vores skønne naturområder med adskellige bilag IV arter, som de ynglende Oddere (huler med unger lige i den påtænkte linjeføring), 10 arter Flagermus, Strandtudser, muligvis Løvfrøer (som de ikke gad lede efter, men før er dokumenteret), Lysbugede Knortegæs's vitale habitat og utallige andre dyrearters områder! Det natur og de habitater kan ikke erstattes!
(Bilag IV arter er den højest beskyttede klassificering en art kan få - kun EU kan dispenser fra at forstyrre deres habitater og yngleområder - Vejdirektoratet foreslår at slippe hunde løs, for at skræmme odderene væk..!! - hvad tænker de dog på..??)

Nej til at grave op i asbestdeponierne, som ligger lige i linjeføringen, som eksperter advarer mod vil forurene Limfjorden og som vil betyde partikler af asbest ud over byen. Nok er døde i Aalborg og omegn af Asbest..!! Dette er ikke belyst nok i Vejdirektoratets MKR, da deres målinger ikke har (belejligt nok) søgt helt små/fine partikler på havbunden. Og iøvrigt ikke der hvor der skal graves i Asbesten.
Dette er mange eksperter enige om, bla. professorer ved Aalborg Universitet.

Nej til at bruge så mange milliarder af Statens
kroner, når en Egholmforbindelse er så lidt Samfundsøkonomisk rentabel.

Få regnet på den alternative løsning, en udvidelse af nuværende forbindelse med et 3. rør ved nuværende Tuneller, samt bedre forhold omkring - her spares ca. 3 milliarder kroner og der opnås en meget større Samfundsøkonomisk gevinst, ifølge mange eksperter, bla. professorer ved Aalborg Universitet.
Desuden spares Aalborg Kommune for medfinansiering på 600 millioner kroner! Det er aldrig sket før, at en Kommune har medfinansieret en motorvej.
Men uden en medfinansiering, ville den ikke være Samfundsøkonomisk rentabel, og i ville ikke skulle tage stilling til at stemme om den i Vejloven.
Der er desuden ikke regnet på, hvad merudgiften bliver, når der går op for Staten, at der er så meget Asbest som der er.
Det er en offentlig kendt hemmelighed her i Aalborg, at vognmændene bare dumpede det, hvor man ligger op til at Egholmforbindelsen skal ligge.
Det bliver en kæmpe udgift, og kan ikke gøres uden at sprede Asbesten ukontrolleret ud i og over Aalborg.
Alle eksperter advarer mod at begynde at grave i det!

Drop den idé det er at bygge en motorvej over Egholm!
Den medfører kun død og ødelæggelse, og at den skulle være i samfundets interessere er direkte løgn!
Den er ikke nævneværdig Samfundsøkonomisk rentabel, og flertallet er imod den løsning, ifølge flere uafhængige undersøgelser.

Alle eksperter samt Vejdirektoratet peger alle på at trafikken i fremtiden på den øges i østlige og nuværende forbindelse. En Vestlig forbindelse aflaster kun max 17% på den Østlige forbindelse (Tunellen) og kun i få år, ifølge Vejdirektoratet.
De vurderer at trafikken vil stige markant mere i og omkring den Østlige forbindelse. Her udvides byen, Havnen i Aalborg, Siemens udvider og Supersygehuset bygges også her.
At Dansk Industri støtter op om en Vestlig forbindelse er mig en gåde, da de er de samme der klager over trængsel i og ved den Østlige forbindelse.

Hvis du har læst Vejdirektoratets beskrivelse i miljøkonsekvensrappporten (MKR) af projektets konsekvenser for drikkevand, klima, arter, øgede sundhedsproblemer m.v. og stadig mener at en 3. Limfjordsforbindelse bør gå over Egholm, så burde du kigge dig dybt i spejlet!

Jeg håber at du vil gøre det eneste rigtige for Danmark og borgerne i Aalborg, og stemme imod den motorvej over Egholm, der kun medfører død og ødelæggelse.

- Jes Hedegaard Bælum

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), helene.brydensholt@ft.dk (helene.brydensholt@ft.dk), sascha.faxe@ft.dk (sascha.faxe@ft.dk), Torsten Gejl (torsten.gejl@ft.dk), Christina Olumeko (christina.olumeko@ft.dk), Franciska Rosenkilde (franciska.rosenkilde@ft.dk), Karina Adsbøl (karina.adsbol@ft.dk), Lise Bech (lise.bech@ft.dk), kristian.boegsted@ft.dk (kristian.boegsted@ft.dk), Jens Henrik Thulesen Dahl (Jens.Henrik.Thulesen.Dahl@ft.dk), soren.espersen@ft.dk (soren.espersen@ft.dk), Dennis Flydtkjær (dennis.flydtkjaer@ft.dk), Marlene Harpsøe (Marlene.Harpsoe@ft.dk), Susie Jessen (susie.jessen@ft.dk), Betina Kastbjerg (betina.kastbjerg@ft.dk), charlotte.munch@ft.dk (charlotte.munch@ft.dk), Kenneth Fredslund Petersen (kenneth.petersen@ft.dk), Hans Kristian Skibby (hans.skibby@ft.dk), Charlotte H. Larsen (charlotte.larsen@ft.dk), Inger Støjberg (inger.stojberg@ft.dk), morten.revsbeck@ft.dk (morten.revsbeck@ft.dk), Alex Ahrendtsen (Alex.Ahrendtsen@ft.dk), Mikkel Bjørn (mikkel.bjorn@ft.dk), Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk (Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk), Peter Kofod (peter.kofod@ft.dk), Morten Messerschmidt (morten.messerschmidt@ft.dk), Mette Thiesen (mette.thiesen@ft.dk), Nick Zimmermann (nick.zimmermann@ft.dk), Mette Abildgaard (mette.abildgaard@ft.dk), lise.bertelsen@ft.dk (lise.bertelsen@ft.dk), Helle Bonnesen (helle.bonnesen@ft.dk), Niels Flemming Hansen (niels.hansen@ft.dk), Rasmus Jarlov (Rasmus.jarlov@ft.dk), Brigitte Klintskov Jerkel (brigitte.Jerkel@ft.dk), Mona Juul (mona.juul@ft.dk), Per Larsen (per.larsen@ft.dk), Mai Mercado (mai.mercado@ft.dk), soren.pape.poulsen@ft.dk (soren.pape.poulsen@ft.dk), Merete Scheelsbeck (merete.scheelsbeck@ft.dk), Pelle Dragsted (pelle.dragsted@ft.dk), Jette Gottlieb (jette.gottlieb@ft.dk), runa.hansen@ft.dk (runa.hansen@ft.dk), anne.hegelund@ft.dk (anne.hegelund@ft.dk), Peder Hvelplund (peder.hvelplund@ft.dk), Rosa Lund (rosa.lund@ft.dk), Trine Mach (trine.mach@ft.dk), Søren Egge Rasmussen (soren.egge.rasmussen@ft.dk), Søren Søndergaard (soren.sondergaard@ft.dk), Victoria Velasquez (victoria.velasquez@ft.dk), aaja.chemnitz@ft.dk (aaja.chemnitz@ft.dk), Sjúrður Skaale (sjurdur.skaale@ft.dk), helena.andresen@ft.dk (helena.andresen@ft.dk), Carsten Bach (carsten.bach@ft.dk), lars-christian.brask@ft.dk (lars-christian.brask@ft.dk), louise.brown@ft.dk (louise.brown@ft.dk), Henrik Dahl (henrik.dahl@ft.dk), katrine.daugaard@ft.dk (katrine.daugaard@ft.dk), Steffen Frølund (steffen.froelund@ft.dk), solbjoerg.jakobsen@ft.dk (solbjoerg.jakobsen@ft.dk), Steffen Larsen (steffen.larsen@ft.dk), Jens Meilvang (jens.meilvang@ft.dk), Ole Birk Olesen (ole.birk@ft.dk), Alexander Ryle (alexander.ryle@ft.dk), sandra.skalvig@ft.dk (sandra.skalvig@ft.dk), Alex Vanopslagh (alex.vanopslagh@ft.dk), jan.carlsen@ft.dk (jan.carlsen@ft.dk), tobias.elmstroem@ft.dk (tobias.elmstroem@ft.dk), Marianne Jelved (min@kum.dk), rosa.eriksen@ft.dk (rosa.eriksen@ft.dk), henrik.frandsen@ft.dk (henrik.frandsen@ft.dk), nanna.gotfredsen@ft.dk (nanna.gotfredsen@ft.dk), charlotte.bagge@ft.dk (charlotte.bagge@ft.dk), Peter Have (peter.have@ft.dk), aeldremin@sm.dk (aeldremin@sm.dk), Karen Liltorp (karin.liltorp@ft.dk), rasmus.lund-nielsen@ft.dk (rasmus.lund-nielsen@ft.dk), udenrigsministeren@um.dk (udenrigsministeren@um.dk), mohammad.rona@ft.dk (mohammad.rona@ft.dk), monika.rubin@ft.dk (monika.rubin@ft.dk), jeppe.soe@ft.dk (jeppe.soe@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), Peter Seier Christensen (peter.christensen@ft.dk), Pernille Vermund (pernille.vermund@ft.dk), Christian Friis Bach (christian.bach@ft.dk), martin.lidegaard@ft.dk (martin.lidegaard@ft.dk), Stinus Lindgreen (stinus.lindgreen@ft.dk), Samira Nawa (samira.nawa@ft.dk), Katrine Robsøe (katrine.robsoe@ft.dk), Lotte Rod (lotte.rod@ft.dk), Zenia Stampe (zenia.stampe@ft.dk), Aki-Matilda Høegh-Dam (akimatilda@ft.dk), Ida Auken (ida.auken@ft.dk), UIM Hovedpostkasse (uim@uim.dk), Trine Bramsen (trine.bramsen@ft.dk), Bjoern Brandenborg (bjoern.brandenborg@ft.dk), SKM (min@skm.dk), Ledelsessekretariatet - EM (ledssekr@em.dk), sara.baaring@ft.dk (sara.baaring@ft.dk), maria.durhuus@ft.dk (maria.durhuus@ft.dk), Benny Engelbrecht (Benny.Engelbrecht@ft.dk), Camilla Fabricius (camilla.fabricius@ft.dk), Statsministeriet - Hovedpostkasse (stm@stm.dk), BM - Ministeren (ministeren@bm.dk), Miljøministeren - MIM (miljoeministeren@mim.dk), Justitsministeriet - Hovedpostkasse (jm@jm.dk), Per Husted (per.husted@ft.dk), fie.haekkerup@ft.dk (fie.haekkerup@ft.dk), Leif Lahn Jensen (leif.jensen@ft.dk), Mogens Jensen (mogens.jensen@ft.dk), Thomas Jensen (thomas.jensen@ft.dk), thomas.skriver@ft.dk (thomas.skriver@ft.dk), UGKministeren@um.dk (UGKministeren@um.dk), Jens Joel (jens.joel@ft.dk), Simon Kollerup (simon.kollerup@ft.dk), Astrid Krag (astrid.krag@ft.dk), Anders Kronborg (anders.kronborg@ft.dk), Rasmus Langhoff (rasmus.langhoff@ft.dk), Malte Larsen (Malte.Larsen@ft.dk), Tanja Larsson (tanja.larsson@ft.dk), Bjarne Laustsen (bjarne.laustsen@ft.dk), Annette Lind (annette.lind@ft.dk), Christian Rabjerg Madsen (Christian.Rabjerg.Madsen@ft.dk), thomas.monberg@ft.dk (thomas.monberg@ft.dk), flemming.m.mortensen@ft.dk (flemming.m.mortensen@ft.dk), Henrik Moller (henrik.moller@ft.dk), Anne Paulin (Anne.Paulin@ft.dk), Jesper Petersen (jesper.petersen@ft.dk), matilde.powers@ft.dk (matilde.powers@ft.dk), Rasmus Prehn (rasmus.prehn@ft.dk), Mette Reissmann (mette.reissmann@ft.dk), sbmin@sm.dk (sbmin@sm.dk), Kasper Roug (kasper.roug@ft.dk), kris.skriver@ft.dk (kris.skriver@ft.dk), Rasmus Stoklund (rasmus.stoklund@ft.dk), Ministersek. UVM (minister@uvm.dk), kim.aas@ft.dk (kim.aas@ft.dk), gunvor.wibroe@ft.dk (gunvor.wibroe@ft.dk), Lea Wermelin (lea.wermelin@ft.dk), FM - Minister (minister@fm.dk), Birgitte Vind (birgitte.vind@ft.dk), frederik.vad@ft.dk (frederik.vad@ft.dk)

Fra: Jes Hedegaard Bælum (1082jes@gmail.com)

Titel: Stem nej til Vejloven om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm! Stem nej til en ødelæggende motorvej over Egholm..!! Stem nej til død og ødelæggelse..!!

Sendt: 09-01-2024 20:05

Kære medlemmer af Folketinget.

Drop den tåbelige og modbydelige idé det er at bygge en over 20 km. lang motorvej vest om Aalborg.

Stem nej til Vejloven, for Danmarks og dets borgerens skyld!

En 3. Limfjordsforbindelse skal ikke være ensbetydende med en motorvej over Egholm.
Der findes alternativer! Hvorfor ikke kigge nærmere på dem, før det er for sent..??

Nej til sundhedsskadelig støj, der fragtes med vestenvinden ind over byen! 11 meter høj påtænktes den at blive - uden støjværn, hvor det ville være aller mest nødvendigt..!!
85% af tiden har vi Vestenvind heroppe - og støj fragtes nemt med vinden, og nærmest uhindret over Fjorden ind til og over byen.

Bevar vores drikkevandsdeponier, som forsyner 1/3 af Aalborgs borger og erhverv med det reneste drikkevand. Disse vil gå tabt i anlægsfasen, ifølge Vejdirektoratet i MKR (tidligere kendt som VVM) Ugenopretteligt forurenet, beskriver de det som.

Bevar vores skønne naturområder med adskellige bilag IV arter, som de ynglende Oddere (huler med unger lige i den påtænkte linjeføring), 10 arter Flagermus, Strandtudser, muligvis Løvfrøer (som de ikke gad lede efter, men før er dokumenteret), Lysbugede Knortegæs's vitale habitat og utallige andre dyrearters områder! Det natur og de habitater kan ikke erstattes!
(Bilag IV arter er den højest beskyttede klassificering en art kan få - kun EU kan dispenser fra at forstyrre deres habitater og yngleområder - Vejdirektoratet foreslår at slippe hunde løs, for at skræmme odderene væk..!! - hvad tænker de dog på..??)

Nej til at grave op i asbestdeponierne, som ligger lige i linjeføringen, som eksperter advarer mod vil forurene Limfjorden og som vil betyde partikler af asbest ud over byen. Nok er døde i Aalborg og omegn af Asbest..!! Dette er ikke belyst nok i Vejdirektoratets MKR, da deres målinger ikke har (belejligt nok) søgt helt små/fine partikler på havbunden. Og iøvrigt ikke der hvor der skal graves i Asbesten.
Dette er mange eksperter enige om, bla. professorer ved Aalborg Universitet.

Nej til at bruge så mange milliarder af Statens
kroner, når en Egholmforbindelse er så lidt Samfundsøkonomisk rentabel.
Få regnet på den alternative løsning, en udvidelse af nuværende forbindelse med et 3. rør ved nuværende Tuneller, samt bedre forhold omkring - her spares ca. 3 milliarder kroner og der opnås en meget større Samfundsøkonomisk gevinst, ifølge mange eksperter, bla. professorer ved Aalborg Universitet.
Desuden spares Aalborg Kommune for medfinansiering på 600 millioner kroner! Det er aldrig sket før, at en Kommune har medfinansieret en motorvej.
Men uden en medfinansiering, ville den ikke være Samfundsøkonomisk rentabel, og i ville ikke skulle tage stilling til at stemme om den i Vejloven.
Der er desuden ikke regnet på, hvad merudgiften bliver, når der går op for Staten, at der er så meget Asbest som der er.
Det er en offentlig kendt hemmelighed her i Aalborg, at vognmændene bare dumpede det, hvor man ligger op til at Egholmforbindelsen skal ligge.
Det bliver en kæmpe udgift, og kan ikke gøres uden at sprede Asbesten ukontrolleret ud i og over Aalborg.
Alle eksperter advarer mod at begynde at grave i det!

Drop den idé det er at bygge en motorvej over Egholm!
Den medfører kun død og ødelæggelse, og at den skulle være i samfundets interessere er direkte løgn!
Den er ikke nævneværdig Samfundsøkonomisk rentabel, og flertallet er imod den løsning, ifølge flere uafhængige undersøgelser.

Alle eksperter samt Vejdirektoratet peger alle på at trafikken i fremtiden på den øges i østlige og nuværende forbindelse. En Vestlig forbindelse aflaster kun max 17% på den Østlige forbindelse (Tunellen) og kun i få år,

ifølge Vejdirektoratet.
De vurderer at trafikken vil stige markant mere i og omkring den Østlige forbindelse. Her udvides byen, Havnen i Aalborg, Siemens udvider og Supersygehuset bygges også her.
At Dansk Industri støtter op om en Vestlig forbindelse er mig en gåde, da de er de samme der klager over trængsel i og ved den Østlige forbindelse.

Hvis du har læst Vejdirektoratets beskrivelse i miljøkonsekvensrappporten (MKR) af projektets konsekvenser for drikkevand, klima, arter, øgede sundhedsproblemer m.v. og stadig mener at en 3. Limfjordsforbindelse bør gå over Egholm, så burde du kigge dig dybt i spejlet!

Jeg håber at du vil gøre det eneste rigtige for Danmark og borgerne i Aalborg, og stemme imod den motorvej over Egholm, der kun medfører død og ødelæggelse.

- Jes Hedegaard Bælum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:03

Hvorfor søger Vejdirektoratet kun opdatering af VVM-redegørelsen på én forbindelse, da der jo er flere alternative muligheder.
Er det lovligt....? Det er i hvert fald "tovligt"!

Der mangler undersøgelse af alternativer til Egholmforbindelsen, bl.a. set i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet.
Der findes andre, bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, og således undgå chancespil på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter.
Hvilken hjemmel er anvendt til kun at opdatere Egholmforbindelsen?

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hans Nielsen (hik.99@outlook.dk)
Titel: Fwd: Indsigelse mod etablering af eventuel motorvej gennem Aalborg og Egholm
Sendt: 09-01-2024 20:02

Indsigelse mod etablering af en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.
Som borger i Aalborg kommune er jeg stærkt modstander mod forslaget om en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.
Det strider fuldstændig mod klimapolitik, grøn omstilling og at passe på livs truede dyrearter. For ikke at tale om dårlig livskvalitet for de mennesker der bliver ramt af støjgener, både under arbejdet og når motorvejen ville viære der.
Beslutningen er taget på et helt forkert grundlag, uden hensyn til mennesker, natur og dyr.
Den daværende transportminister, som nu ikke længere fungerer som sådan, vores afgåede borgmester Thomas Kastrup Larsen, har ikke givet andre alternativer en chance. Tvært imod har vores afgåede borgmester, stiftet Aalborg Alliancen, hvis medlemmer støttede op om beslutningen, ved at opnå fordele når de manglede arbejdskraft til deres firma. Dette er der sat spørgsmålstegn ved, om overhovedet er lovligt rent forvaltningsmæssigt, da der her er tale om at forfordele nogen fremfor andre. Sagen ligger i Ankestyrelsen, stadig ikke nogen afklaring, nu snart efter to år!
Odderen er i fare for at uddø, og den trives og lever på Egholm. Her har man så fundet ud af at skræmme den væk med hundelugte a la hundelorte. Dette vil helt sikkert ende i EU, da Odderen er et fredet dyr. Foruden andre unikke dyr, …
Uroen breder sig også omkring asbest forureningen, der ses tydeligt, vi har grelle eksempler her i Aalborg om mennesker der får lunghindekræft af at have fjernet asbest. Det kan man da ikke være overhørig!
Vi ved også at støj fra trafik påvirker os mennesker, i meget negativ rentning, dette vil få konsekvenser for rigtig mange mennesker i Aalborg, både under arbejdet med og når/hvis motorvejen kommer. Vi er ikke Nordens Paris, som vores afgående borgmester yndede at kalde Aalborg, men bare vores skønne Aalborg, hvor vi gerne vil bevare unik natur og dyr, til glæde for vores indbyggere..
Desuden foregår udbygningen af Aalborg meget i Øst, Super sygehus, universitet, Gigantium, nye bydele.. så det skriger til himlen at man så vil anlægge en motorvej i vest!
Der er så meget der stritter mod at få en motorvej gennem Aalborg og over grønne arealer at dette må give anledning til at finde alternativer!
Ingelis Nielsen

Granlien 49 , 2tv
9000 Aalborg
Tlf. 30227129
Jeg vil gerne bede om en kvittering for modtagelse af indsigelsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:00

• En Egholmforbindelse koster (mindst) 7,8 milliarder kroner!
Det er 800 millioner kroner mere end der blev udmeldt 2021!

• Et ekstra rør ved tunellen koster (meget mindre)...,
- men vi ved ikke helt hvor meget, for det er...(ganske uhørt)
ikke undersøgt i VVM-redegørelsen!

Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.
I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.
Aalborgs borgere skal via skatten betale 600 millioner kroner.
Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et evt. stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. E45 og Limfjordstunellen er statens opgave, så hvorfor skal borgerne i Aalborg så punge ud til en Egholmsforbindelse?

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hans Nielsen (hik.99@outlook.dk)
Titel: Fwd: Indsigelse mod etablering af eventuel motorvej gennem Aalborg og Egholm
Sendt: 09-01-2024 19:59

Fra Ingelis Nielsen

Dato: 9. Januar
Til:
Emne: Vs: Indsigelse mod etablering af eventuel motorvej

Indsigelse mod etablering af en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.
Som borger i Aalborg kommune er jeg stærkt modstander mod forslaget om en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.
Det strider fuldstændig mod klimapolitik, grøn omstilling og at passe på livs truede dyrearter.
For ikke at tale om dårlig livskvalitet for de mennesker der bliver ramt af støjgener, både under arbejdet og når motorvejen ville være der.
Beslutningen er taget på et helt forkert grundlag, uden hensyn til mennesker, natur og dyr.
Den daværende transportminister, som nu ikke længere fungerer som sådan, vores afgåede borgmester Thomas Kastrup Larsen, har ikke givet andre alternativer en chance. Tvært imod har vores afgåede borgmester, stiftet Aalborg Alliancen, hvis medlemmer støttede op om beslutningen, ved at opnå fordele når de manglede arbejdskraft til deres firma. Dette er der sat spørgsmålstegn ved, om overhovedet er lovligt rent forvaltningsmæssigt, da der her er tale om at forfordele nogen fremfor andre. Sagen ligger i Ankestyrelsen, stadig ikke nogen afklaring, nu snart efter to år!
Odderen er i fare for at uddø, og den trives og lever på Egholm. Her har man så fundet ud af at skræmme den væk med hundelugte a la hundelorte. Dette vil helt sikkert ende i EU, da Odderen er et fredet dyr. Foruden andre unikke dyr, …
Uroen breder sig også omkring asbest forureningen, der ses tydeligt, vi har grelle eksempler her i Aalborg om mennesker der får lunghindekræft af at have fjernet asbest. Det kan man da ikke være overhørig!
Vi ved også at støj fra trafik påvirker os mennesker, i meget negativ rentning, dette vil få konsekvenser for rigtig mange mennesker i Aalborg, både under arbejdet med og når/hvis motorvejen kommer. Vi er ikke Nordens Paris, som vores afgående borgmester yndede at kalde Aalborg, men bare vores skønne Aalborg, hvor vi gerne vil bevare unik natur og dyr, til glæde for vores indbyggere..
Desuden foregår udbygningen af Aalborg meget i Øst, Super sygehus, universitet, Gigantium, nye bydele.. så det skriger til himlen at man så vil anlægge en motorvej i vest!
Der er så meget der stritter mod at få en motorvej gennem Aalborg og over grønne arealer at dette må give anledning til at finde alternativer!
Gurli Jensen
Flintevej 5A
9000 Aalborg
Tlf. 61305381
Jeg vil gerne have en kvittering på at dette er modtaget

Sendt fra Mail til Windows

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik Grønning (henrikgrnning@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 19:37
Bilag: Høringssvar vedr. forslag om 3 Limfjordsforbindelse over Egholm.pdf;

Vedhæftet høringssvar.

Med venlig hilsen

Henrik Grønning
Sydvestvej 4
9400 Nørresundby

Til Vejdirektoratet og Trafikministeriet. 9-1-24

Høringssvar angående forslag om 3 Limfjordsforbindelse specielt med fokus på de miljømæssige konsekvenser.

Som borger i Nørresundby gennem en lang årrække er jeg dybt rystet over den mangel på ansvarlighed der udvises fra politisk hold på både landsplan og på lokalplan dels over de miljømæssige konsekvenser, dels omhandlende den manglende ansvarlighed overfor vores alle sammens skattekroner.

Det er en stor fejl at man ikke beregner den øgede sygelighed ved sådan et projekt. I form af kræft og hjertekar sygdomme. Der tænkes specifikt på når man åbner kæmpestore asbest depoter samt de støjgener som opstår ved en vestlig forbindelse. Disse faktorer bør indgå ved beregning af den samfundsmæssige værdi, som i forvejen må siges at være ikke eksisterende.

Med hensyn til støj er det almindelig kendt, at støj har en alvorlig påvirkning på menneskers helbred. På trods af den viden har Vejdirektoratet anvendt værdier, der ligger langt over EU's grænseværdier i VVM redegørelsen.

Aalborg/Nørresundby er i forvejen Danmarks mest støjplagede by. Uden at gå i detaljer virker det besynderligt at undlade støjafskærmning på hele nordsiden af fjorden.

I forslaget viser det sig at vejen skal gå direkte igennem et beskyttet drikkevandsområde i Drastrup. Det samme område blev beplantet i 1980erne netop for at beskytte drikkevandet i området, som leverer vand til 1/3del af Aalborgs borgere. Det virker ganske enkelt ikke gennemtænkt, hvor skal drikkevandet komme fra fremover.

Endnu værre bliver det at forslaget indeholder åbning af to kæmpestore asbestdepoter og en tidligere losseplads med risikoaffald

Der findes masser af mennesker i Aalborg og Nørresundby, som kender til depoternes eksistens og alvorlige sundhedsrisiko. Der er billedmateriale samt arkivmateriale, som dokumenterer eksistensen og ikke mindst alvoren.

Når så masser af mennesker i Aalborg og Nørresundby har haft skaderne efter asbesten på ubehageligt nært hold i form af en lang, lang række dødsfald relateret til asbest, virker det ganske enkelt **respektløst** overfor så mange borgere bare at overveje at åbne depoterne.

I spidsen for det hele står oven i købet en statsminister som bryster sig af at have lokalkendskab og have nærtstående som blev ramt af asbestens uhyggelige skadevirkninger

Det virker uforståeligt og uansvarligt.

Egholm er en del af et Natura 2000 område. Det betyder, at der skal være betydelig samfundsmæssig nødvendighed for at placere for forbindelsen netop der og få placeringen godkendt i EU. Den godkendelse er ikke til stede.

Der er **INTET** som viser, at det er en samfundsmæssig nødvendighed at placere forbindelsen netop over Egholm. Forbindelsens samfundsmæssige forrentning er i forvejen meget lav, nærmest lig nu. Politikerne

har netop fjernet Vejle trafikløsningen med baggrund i den meget lave forrentning. Hvad får vi for pengene/skattekronerne – intet. Nogle forskere beregner faktisk at forrentningen går i minus.

Skal politikerne ikke afvente Ankestyrelsens afgørelse vedrørende tidligere borgmester Thomas Kastrup Larsens såkaldte Aalborg Alliance og hans omgåelse af kommunal fuldmagten?

600 millioner som han mente kommunen kan bidrage med til et statsligt vejprojekt. Det svarer dags dato til 1200 årsværk indenfor velfærdsområdet. Penge som kommunen i den grad mangler i dag.

Hele CO2 regnskabet i anlægsfasen harmonerer dårligt med grøn omstilling, og hvad med råstofferne til byggeriet?

Vi kan kun håbe at folketinget besinder sig, lytter til borgerne i kommunen og de forskere som sidder med vigtig viden omkring løsningen af den 3.Limfjordsforbindelse og får igangsat nogle grundige undersøgelser af de alternative løsninger, som er bedre og billigere for os alle.

Med venlig hilsen

Henrik Grønning

Sydvestvej 4

9400 Nørresundby

Mail: henrikgrnning@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Birchholdt (mette.birchholdt@yahoo.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 19:35

Som et led i infrastrukturforliget fra 2021 blev det besluttet at gennemføre en tredje limfjordsforbindelse i form af en motorvej, som skal gå over den lille ø Egholm.

Denne forbindelse mener jeg ikke skal gennemføres. Dels vil linjeføringen ødelægge enestående natur, bl.a. levestedet for oddere på stedet, dels er tiden løbet fra stor infrastrukturprojekter nu, hvor vi er klar over, at vores CO2-udledninger SKAL ned, hvis vi skal undgå at forværre den klimakatastrofe, vi allerede står i. Anlægget af den tredje limfjordsforbindelse vil betyde en voldsom brug af fossile brændstoffer, og erfaringen viser, at flere motorveje vil betyde flere biler på vejene. Selv om vi fremover skulle komme til at køre i el-biler, vil disse ikke være CO2-neutrale, idet vi også i årene fremover vil være afhængige af fossile brændstoffer til fremstilling af elektricitet. Endvidere er fremstilling af el-biler særdeles ressource- og energikrævende og indebærer udvinding af sjældne råstoffer i miner, som medfører uoprettelige skader på miljøet og ofte ødelægger minearbejdernes helbred.

Danmark er et land med en meget lav biodiversitet. Vi har ikke meget såkaldt uberørt natur (vi er bundskraber i Europa). Derfor skal vi passe på den smule natur af god kvalitet, som vi fx har på Egholm og andre steder på den tredje limfjordsforbindelses linjeføring.

Ud over de store tab af naturrigdomme må der sættes spørgsmålstegn ved økonomien i en trafikløsning med motorvej over Egholm. En alternativ løsning med en anden udbygning af kapaciteten over eller under Linfjorden kan meget vel blive både bedre og billigere.

Venlig hilsen
Mette Birchholdt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: A Weis (anjawejs@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 19:02
Bilag: Høringssvar_Limfjordsforbindelsen_AnjaWejs.pdf;

Kære Anders Petersen og rette vedkommende i Transportministeriet,

Vedhæftet er høringssvar vedr. anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse. I det vedhæftede er nedenstående elementer beskrevet og bekymringen over en mulig vedtagelse af en anlægslov i modstrid med EU-retten, for hvilken der af offentligheden vil kunne anlægges en sag om brud på EU-direktiverne ved domstolene, er uddybet.

- Fravigelse Odder
- Supplerende miljøkonsekvensvurdering
- Påvirkning af vandforekomster
- Påvirkning af Natura2000

Vil du venligst kvittere for modtagelsen?

Mvh.

Borger, Anja Wejs

Tjørnevænget 12

9400 Nørresundby

Høringssvar
Den Tredje Limfjordsforbindelse
Anlægslov og Miljøkonsekvensvurdering (MKV)

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

Att.

Vejdirektoratet og Transportministeriet

HØRINGSSVAR

I det følgende er nedenstående elementer beskrevet og bekymringen over en mulig vedtagelse af en anlægslov i modstrid med EU-retten, for hvilken der af offentligheden vil kunne anlægges en sag om brud på EU-direktiverne ved domstolene, er uddybet.

- Fravigelse Odder
- Supplerende miljøkonsekvensvurdering
- Påvirkning af vandforekomster
- Påvirkning af Natura2000

Fravigelse – Odder

1. Det følger af EU dommen C-463/20 Namur-est at fravigelser fra habitatbeskyttelsen skal foreligge før et projekt sendes i høring. Det dokument der hedder Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d er ikke en fravigelse, men et muligt grundlag for at kunne meddele en fravigelse fra artikel 12, litra d som omfatter levestedbeskyttelsen og retten til at beskadige eller ødelægge yngle eller rasteområdet. Dette er en klar mangel og det bør sikres at tilladelsen til at fravige bestemmelserne er meddel inden der på ny skal gennemføres en høring.

2. Da bortskræmningen af odder i særdeleshed må anses som en forsætlig forstyrrelse jf. artikel 12, litra b – så vil der også skulle meddeles tilladelse til denne aktivitet. Beskyttelsen er i dansk lovgivning implementeret i Naturbeskyttelseslovens §29a og det er Miljøstyrelsen der skal meddele tilladelse til at fravige beskyttelsen. Ifølge litra d er der forbud mod forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer. Denne beskyttelse er således ikke kun begrænset til at gælde i de perioder hvor odderen yngler eller vinterraster, men der er en udvidet pligt til at undgå forstyrrelse i disse perioder, der skal således meddeles tilladelse til at foretage en forsætlig forstyrrelse ved bortskræmning med hunde og dyrelyde uanset tidspunktet for bortskræmningen. Denne fravigelse skal også foreligge inden den offentlige høring. Det er således ikke korrekt når det i afsnit 2.3 antages at der ikke sker forsætlig forstyrrelse, da bortskræmning med hunde og lyde i særdeleshed må antages at være en forsætlig forstyrrelse. Da det fremgår af side 36 at det er 80 % der får deres unger i juni-november, så vil der yderligere være en risiko for at forstyrre de resterende 20% i perioden hvor de yngler ligesom forstyrrelsen der kan foretages, indtil udgangen af maj med stor risiko kan støde helt op til den periode hvor ungerne skal fødes i potentielt begyndelsen af juni.

3. Det fremgår af 2.3 at ” Såfremt det bliver nødvendigt med indfangning af individer f.eks. i forbindelse med flytning til nye levesteder, vil Miljøstyrelsen blive ansøgt om dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen. Som nævnt ovenfor så vil der skulle være redegjort for

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

denne forstyrrelse på afgørelsestidspunktet så offentligheden har tilstrækkelig mulighed for at se den samlede påvirkning på miljøet. Såfremt dette skal være nødvendigt, skal de fornødne tilladelser til at fravige artikel 12 litra, 1a, være meddelt inden den offentlige høring og inden projektet tillades.

4. Der skal være sikkerhed for at afværgeforanstaltningerne virker, idet der ikke er den tilstrækkelige sikkerhed for at brugen af hunde og lyde reelt har den effekt der ønskes, medfører det at usikkerheden ved effekten af bortskræmningen også skal indgå i fravigelsesbehandlingen ligesom risikoen for individdrab ved den mangelfulde bortskræmning burde have være behandlet ved en fravigelse.

5. Det fremgår af side 34 at: ” Inden forlægning af Østerå skal den del af vandløbet, der påvirkes undersøges grundigt for odderhuler. Området forstyrres jævnligt inden gravearbejderne igangsættes for at sikre, at der ikke er oddere i området, hvor der sker anlægsarbejde. Dette gøres jf. principperne i afsnit 5.3.4.” og ” Brinkerne langs Østerå, som omlægges i den sydlige del af undersøgelseskorridoren, kan potentielt rumme odderhuler, og der indgår derfor afværgeforanstaltninger med eftersøgning af odderhuler og forstyrrelser, efter metoden, der er beskrevet i afsnittet om afværgeforanstaltninger ” Her fremgår det for det første tydeligt at der ikke er lavet tilstrækkeligt med undersøgelse inden miljøvurderingen er foretaget idet der står at strækningen først undersøges for odderhuler i forbindelse med at gravearbejderne iværksættes. Hvis der skal graves i odderhuler, vil dette kræve en forudgående fravigelse der skal foreligge inden den offentlige høring og inden der bliver givet tilladelse til projektet/anlægsloven vedtages. Det fremgår også at området skal forstyrres jævnligt inden gravearbejderne – hvilket helt åbenlyst er en forsætlig forstyrrelse der heller ikke er tilladt– der er derudover ikke nærmere angivet hvilken periode denne forstyrrelse skal foretages i. Det er således udskudt til efter vedtagelsen af projektet at vurdere hvorvidt der er tale om et yngle- eller rasteområde hvilket ikke er i overensstemmelse med hverken habitatdirektivet eller VVM-direktivet. Det er således ikke korrekt at ” Det vurderes på den baggrund, at odderens yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges ved projektet, og at den økologiske funktionalitet bibeholdes.” alene fordi der ikke er foretaget de nødvendige undersøgelser og fordi der ikke er angivet nærmere omkring den periode hvor forstyrrelsen eller ødelæggelsen foretages.

6. Der fremgår at der skal etableres nye grøfter og vandhuller for at sikre den økologiske funktionalitet på Egholm. I henhold til bl.a. afgørelsen fra Baltic Pipe (19/06809 MFKN) så skal der være kendskab til omfanget og placeringen af disse tiltag på det tidspunkt hvor et projekt tillades og disse vil også skulle fremgå af materialet forud for den offentlige høring så der er vished for at A: den økologiske funktionalitet opretholdes i MINDST samme omfang og B: det skal være muligt at forholde sig til hvorledes etableringen af disse kompenserende foranstaltninger påvirker miljøet idet der også er elementer der kan påvirke de eksisterende forhold. Det er således ikke tilstrækkeligt med en skitse og formuleringer som ” Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge.” er for løse til at der er tilstrækkeligt med viden om hvad der rent faktisk skal ske på arealerne

7. For Lindholm Å er der de samme mangler som anført for Østerå

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

8. Den kumulative vurdering for påvirkning på Odder skal ikke kun foretages for tilsvarende projekter men for andre påvirkninger generelt der kan påvirke odderen i samme område. Det er således fejlagtigt når det angives at der ikke er andre kumulative påvirkninger idet grundlaget for vurderingen er utilstrækkeligt.

Supplerende Miljøkonsekvensrapport (MKR)

1. Det fremgår af holstebroafgørelsen fra MFKN (21/10121) at data der er over 5 år gamle ikke nødvendigvis er retvisende i forhold til at kunne vurdere en påvirkning og der bemærkes i afgørelsen at kommunen også skal forholde sig til alderen på deres §3 besigtigelser. Det fremgår af 4.1.1 at der ikke er udført supplerende besigtigelser for de områder der er besigtiget i 2016. Alderen alene tilsiger at der ikke er et tilstrækkeligt oplyst grundlag til at kunne foretage en vurdering idet en 7-8 års tidsramme langt overstiger den periode hvor naturen vil kunne udvikle sig. Specielt enge og moser samt heder vil kunne udvikle sig markant indenfor 7-8 år.

2. Det er ikke korrekt at driftsfasen ikke vil kunne påvirke naturområder idet NOx gasser er medvirkende til at øge kvælstofpåvirkningen af naturen – både de beskyttede naturtyper og habitatnaturtyperne. Det er således en klar mangel at der ikke er lavet tilstrækkelige vurderinger for påvirkningen i driftsfasen. Særligt for overdrevene (herunder de sure overdrev på udpegningsgrundlaget) er dette problematisk.
3. Både vand og damflagermus kan fouragere på Limfjorden, det er således utilstrækkeligt når påvirkningen på fourageringsområdet Limfjorden ikke vurderes og de ledelinjer som afbrydes der gør at flagermusene flyver fra deres indlandslokaliteter til Limfjorden – herunder specielt for damflagermus der kan flyve over længere distancer.

4. Bilag IV beskyttelsen gælder ikke kun for "væsentlige habitater for flagermus", så det er decideret fejlagtigt når det antages at der ikke er en påvirkning fordi der ikke forekommer større skove. De fleste af arterne trives ganske fint i mindre skovpartier eller ældre levende hegn og deres yngle- eller rasteområde er beskyttede uanset størrelse og placering – se bl.a. EU-dom Skydda Skogan (C-473/19 og C-474/19) hvor det fremgår at selv rasteområder for enkelte individer er omfattet af beskyttelsen mod beskadigelse eller ødelæggelse. Selve forudsætningen for vurderingen er derfor helt og aldeles forkert. Det skal af MKR fremgå om der skal fældes flagermusegnede træer og hvis der skal det, så skal disse undersøges individuelt og der skal foretages kompenserende foranstaltninger for disse. Det er ikke muligt på baggrund af det foreliggende materiale at vurdere om der er en risiko for påvirkning af yngle og rasteområder for flagermus. At et område ikke har stor betydning for flagermus, gør ikke at det ikke kan være beskyttet. Selve forudsætningen for vurderingen ses derfor at være mangelfuld. Der er kendskab til op til flere flagermusegnede træer inden for anlægskorridoren, hvorfor dette er ufuldstændigt belyst. Det fremgår af side 76 i den supplerende MKR at " Ved detailprojektering af projektet skal alle træer, der planlægges fældet, besigtiges for at undersøge, om der er mulige raste- eller ynglekolonier af flagermus. I forbindelse med detailprojekteringen skal det samtidig sikres, at bygninger, der skal nedrives, ikke indeholder yngle- eller rastekolonier af flagermus. Det kan f.eks. ske ved supplerende feltundersøgelser." Denne fremgangsmåde er ikke i overensstemmelse med

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

habitatdirektivet eller VVM-direktivet idet undersøgelsen og vurderingen udskydes til senere i processen. Dette er en klar og væsentlig mangel idet der skal skabes tilsvarende yngle- og rasteområder ved projekter hvor der påvirkes yngle eller rasteområder. Ved at udskyde disse undersøgelser til senere overtrædes forudsætningen for at kunne træffe afgørelsen idet påvirkningen skal vurderes ved førstkommende lejlighed. Derudover er damflagermus tilknyttet til bygninger og damflagermusen er tilknyttet natura2000 områderne med kalkminer. Denne udskydelse vil med meget stor sandsynlighed medføre at EU-domstolen vil ophæve anlægsloven hvis der anlægges en sag og denne skal forelægges præjudicielt for EU-domstolen. Hvis et hus fungerer som yngle- eller rastested skal der laves tilsvarende forbedringer et andet sted i det økologiske netværk som skal være funktionelt på tidspunktet for indgrebet, derfor kan undersøgelser ikke udskydes til nedrivningen skal foretages idet der i MKR skal redegøres for at der er lavet tilstrækkeligt med kompenserende foranstaltninger til at sikre opretholdelsen af den økologiske funktionalitet. Denne problemstilling er særligt relevant ved ejendommen på Teglværksvej hvor det er helt åbenlyst at vurderingen og undersøgelsen er udskudt og at der helt åbenlyst vil ske skade på yngle- eller rasteområde for trold/dværgflagermus.

5. Damflagermusene i Jylland er alle tilknyttet natura2000 områder idet den kendte viden siger at de alle er tilknyttet til kalkgruber. Alle kalkgruber er beliggende i Natura 2000 områder med Damflagermus på udpegningsgrundlaget og disse skal således behandles i habitatvurderingerne. Særligt de steder hvor damflagermusene er registreret skal der laves en vurdering – og hvis der i forbindelse med projektet skal nedrives ejendomme eller bygninger så skal det klart fremgå at disse er besigtiget forud for udarbejdelsen af MRK.
6. I afsnit 4.2.5 fremgår det at et areal ikke er omfattet af §3 beskyttelsen ”da det er et fyldsted for flyveaske, der efterfølgende er afdækket med muldjord og tilsået med græs” Dette er ikke en konklusion der har ophæng i lovgivningen da det er historikken og botanikken der afgør om et areal er beskyttet eller ej. Et tidligere jordopfyld kan sagtens være omfattet af beskyttelsen hvis blot botanikken er til stede og hvis det har henligget uden omlæg i en tilstrækkelig lang periode – 7 år for eng/strandeng. Det er heller ikke korrekt at det kun er beskyttet mod omlægning til landbrugsformål hvis det er beliggende i byzone og byzonen har været gældende før 1992. Strandenge eller andre naturtyper der vokser sig ind i beskyttelsen efter 1992, vil ikke være omfattet af undtagelsen, det er således af afgørende betydning om engene også var enge i 1992 for at undtagelsen skal være gældende. Dette fremgår ikke af MKR!

7. Generelt for de beskyttede naturtyper så er det en fejlagtig konklusion, at en påvirkning er begrænset eller ubetydelig fordi en naturtype enten er i ringe eller dårlig tilstand eller hvis der kun skal inddrages mindre arealer. Det er ikke sådan naturbeskyttelsesloven fungerer. Selv mindre inddragelser vil kræve en dispensation uanset tilstanden på arealet. Hvis der skal meddeles dispensation til et projekt, vil det være en væsentlig påvirkning af det konkrete naturområde. Det har ingen betydning for om der påvirkes meget eller lidt, men om der kræves en dispensation for at kunne gennemføre projektet.

8. Placeringen af erstatningsnatur for de beskyttede naturtyper skal fremgå af MKR. Det skal klart kunne ses hvor denne natur skal ligge idet der er flere forudsætninger der skal være opfyldt, herunder at erstatningsnaturen som udgangspunkt skal ligge i nærheden af den

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

natur der fjernes. Det ses bl.a. af afgørelsen fra Nordskovvej i Silkeborg (MFKN NMK-510-00991, NMK-503-00173, NMK-501-00249). Der kan også være en påvirkning på miljøet ved anlæggelsen af erstatningsnatur, herunder om der f.eks. skal fældes flagermusegnede træer for at danne ny eng. Der skal ligeledes være tilstrækkelig vished for at naturtyperne kan udvikle sig på det pågældende sted hvor det kan have afgørende betydning hvad næringsindholdet er på en lokalitet i forhold til hvornår der vil kunne indfinde sig f.eks. nye overdrev.

9. Det fremgår af afsnit 4.5.1 at " Ved permanent inddragelse af beskyttet natur, anlægges erstatningsnatur så vidt muligt, så de nye naturområder bliver af samme type, som de områder der ødelægges. Erstatningsarealet anlægges derudover så tæt på det oprindelige naturområde, som det er muligt. Der kan dog være tilfælde, hvor naturtypen erstattes med en anden naturtype eller placeres i større afstand fra det påvirkede areal som følge af naturgivne og landskabelige forhold." Dette er i særdeleshed ikke en anvendelig fremgangsmåde. Der skal for at kommunerne kan meddele §3 dispensation til fjernelsen af §3 natur være redegjort i MKR for placeringen af erstatningsnaturen – denne vurdering af placering kan ikke udskydes til senere idet offentligheden således på tidspunktet af afgørelsen ikke har haft mulighed for at vurdere den samlede påvirkning af projektet ligesom miljøpåvirkningen af anlæggelsen af erstatningsnaturen ikke er kendt. Det skal klart fremgå hvor erstatningsnaturen skal udlægges og hvordan det via pleje sikres at der kan opnås den ønskede naturkvalitet. Der skal også være beskrevet hvor meget der erstattes – Forholdet er ikke korrekt anført idet det er uklart om det er forholdet 1:1? 1:2? 1:5?

10. Det fremgår af side 113 at " Paddehegn opstilles i maj, hvor padderne vil være stærkt tilknyttet vandhullerne. Herefter indfanges padder i fælder indenfor og udenfor hegnet og ved at fiske i vandhullerne med ketcher efter larver og adulte individer." Dette er en forsætlig indfangning der ikke kan gennemføres uden en forudgående fravigelse fra artsfredningsbekendtgørelsen – både i forhold til bilag IV arter og andre fredede padder. Denne fravigelse skal udstedes af MST og skal foreligge inden den offentlige høring jvf Namur-est EU-dommen.

11. Fjernelse af vandhuller der fungerer som yngle- eller rasteområder for bilag IV padder kan ikke gennemføres uden en forudgående fravigelse – denne praksis som Danmark p.t. kører med, vil med meget stor sandsynlighed ikke gå igennem en prøvelse hos EU-domstolen. Placeringen og udformningen af de vandhuller der skal fjernes, skal som minimum være klar så der ved høringen kan ses om den økologiske funktionalitet reelt er opretholdt for de lokale bestande. Denne fremgangsmåde hvor der ikke er redegjort for hvor vandhullerne placeres, er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet og VVM-direktivet.

12. For strandtudsen er det absolut ikke tilstrækkeligt at der vises et større skraveret område på den sydlige side hvor der kan laves kompensationsarealer. nogle af dem ligger ovenikøbet inde i motorvejssløjferne hvor dyrene vil potentielt gå til ved vandring til og fra arealerne.

13. Beplantning som afværgetiltag for flagermus hvor levende hegn byrdes vil ikke være effektivt i en lang årrække hvor bevoksningen ikke har nået en højde der virker ledende eller begrænsende for flagermusene. Det vil netop være i starten flagermusene er mest udsat for

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

trafikdrab da flagermus er meget stedfaste og følger de samme kendte linjer. Her vil flagermusene ikke blive bremset af en mindre beplantning, men søge via de normale flyveruter og ud på kørebanen. Ledelinjerne med ny beplantning vil først være funktionelle efter en længere årrække, der er dermed hverken den tilstrækkelige sikring mod forsætligt drab (dolus eventualis) eller tilstrækkelig med beskyttelse mod påvirkning af bestande idet flagermus har enormt lave reproduktionsrater og derved vil være særligt udsatte i forhold til at miste individer i en lokal bestand.

14. Det fremgår af 4.6.2 at der skal foretages overvågning i driftsfasen for at sikre at bestandene af bl.a. strandtudse kan opretholdes. En overvågning efter en tilladelse er meddelt er forbeholdt vilkår i en fravigelse. Hvis det er nødvendigt at foretage overvågning efter en tilladelse er meddelt så har der ikke været den tilstrækkelige sikkerhed på tidspunktet for vedtagelsen til at sikre hverken den økologiske funktionalitet eller bestandene. Nødvendigheden af at foretage efterfølgende monitering er således ikke i overensstemmelse med hverken VVM-direktivet, habitatdirektivet eller EU-domstolens praksis. For at kunne anvende denne fremgangsmåde vil der forud for tilladelsen skulle meddeles en fravigelse. Dette er gældende for alle bilag IV arter der skal moniteres.

Påvirkning af vandforekomster

15. For de målsatte vandløb gælder det helt generelt, jf. holstebroafgørelsen (MFKN 21/10121) og EU-dommene fra Weser C-461/13 og Association France Nature Environnement C-525/20) at selv midlertidige forringelse skal forvaltes restriktivt. En omlægning af et målsat vandløb vil medføre en nulstilling af den omlagte strækning, hvilket både medfører at kvalitetselementerne i den pågældende vil gå en tilstandsklasse ned og der vil efterfølgende på de strækninger hvor der etableres rørføringer være risiko for at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse. Denne påvirkning vil derfor kun kunne gennemføres hvis der forud for tilladelsen meddeles en fravigelse jf vandrammedirektivets artikel 4 stk. 7.

16. Det fremgår ligeledes af afgørelsen fra Holstebro at hvis der er ukendt tilstand for nogle kvalitetselementer så skal denne tilstand oplyses inden der kan foretages en vurdering af påvirkningen. Hvis dette ikke kan lade sig gøre kan der i stedet anlægges en "worst-case" tilgang til vurderingen. En worst-case vurdering vil være at antage at den pågældende kvalitetsparameter befinder sig i laveste tilstandsklasse hvor det følger af EU-dommen fra Weser at enhver påvirkning ikke vil kunne tillades uden en foregående fravigelse.

17. Det fremgår af side 165 at: " Såfremt nedsivning ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal, der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning. Med disse afværgetiltag vil der ikke ske en påvirkning af kvalitetselementerne i recipienterne og udledningen vurderes ikke at kunne hindre målopfyldelse." Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig idet der ikke på tidspunktet for afgørelsen reelt er overblik over de mulige konsekvenser. Hvordan sikres der f.eks. at der ikke sker udledning af okker? Skal det ske via okkerrensebassiner og hvor skal de i så fald ligge? Hvilket udløbstal er

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

fastlagt for de enkelte lokaliteter? Hvilket tidspunkt kommer denne påvirkning og kan renseforanstaltningerne bevirke at der udledes opvarmet og afiltet vand? Hvilke kemiske stoffer kan det oppumpede vand have i forhold til kravene i recipienten? Indhold af stoffer og indholdet af jern skal være oplyst på nuværende tidspunkt og der skal være redegjort for de faktiske problemstillinger inden tilladelsen kan meddeles og ikke først under arbejdets udførelse. Hvis kommunerne efterfølgende skal kunne meddele udledningstilladelse, skal det ske på baggrund af denne miljøvurdering og der er det ikke behandlet – derfor vil kommunerne ikke bruge denne MKR til at meddele de nødvendige tilladelser uden at ansøger indsender nye miljøscreeninger. Det fremgår at der først efterfølgende skal tages stilling til mulige afværgeforanstaltninger, men disse skal være beskrevet og vurderet i denne MKR for at kunne danne grundlaget for den efterfølgende tilladelse.

18. Det fremgår at ” Indholdet af kvælstof og fosfor i grundvandet vurderes at være lavt og udgøre en ubetydelig af recipienterne i forhold til den øvrige kvælstofbelastning i oplandet. Merbidrag af kvælstof og fosfor fra udledning af grundvand vurderes ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i de målsatte vandløb Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å.” Dette er ikke en juridisk korrekt gangbar fremgangsmåde idet efter anlægsloven og først ved detailprojekteringen laves en konkret vurdering af hver enkelt strækning i forhold til de konkrete næringsstofværdier i recipienten, hvorfor den Transportministeriets fremgangsmåde må bero på en retsvildfarelse.

    Det fremgår af side 167 at ” Den endelige udformning af det nye tracé aftales med vandløbsmyndigheden.” Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig i forbindelse med en miljøvurdering idet det fulde projekt skal være beskrevet i MKR. Forlægning af vandløb er at betragte som en regulering i både vandløbslovens og miljøvurderingslovens forstand hvilket også fremgår konkret af bilag 2 10.f. i miljøvurderingsloven. Hvis vandløbsmyndigheden skal kunne meddele tilladelse på baggrund af denne MKR så skal det være klart beskrevet hvilet forløb, hældning, bundkoter osv. der skal anlægges, det samme er gældende hvis anlægslovens hvidbog skal træde i stedet for reguleringstilladelsen. Det er således ikke i overensstemmelse med hverken Miljøvurderingsloven, VVM-direktivet eller vandløbsloven at udskyde den endelige udformning af udformning og trace til efter anlægsloven er vedtaget. Der er således heller ikke klarlagt hvilke afstrømningsmæssige konsekvenser forlægningen vil kunne have for både opstrøms og nedstrøms liggende matrikler og der er dermed ikke den forudsætning der skal være for at kunne meddele en tilladelse.

19. Det samme er gældende for alle vandløbene at der i tilstrækkeligt omfang i MKR skal redegøres for de afvandingsmæssige konsekvenser, forløb og trace.

20. Det fremgår f.eks. at der vil være en rørlægning på op til 54 meter. Selvom den anlægges som våd, vil det stadig defakto være en spærring for bl.a. fisk, men formentlig også odderen. Denne fremgangsmåde vil ikke være i overensstemmelse med vandrammedirektivet og vil ikke kunne gennemføres uden en forudgående fravigelse fra bestemmelserne i artikel 4. stk. 7.

21. Der er lavet vurderinger i forhold til vandrammedirektivet der går på om projektet vil forhindre målopfyldelse – disse er tvivlsomme i forhold til parameteren fisk idet der tillades

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

så lange krydsninger der defacto vil virke som spærringer, men vurderingerne i forhold til om en eller flere kvalitetselementer går en tilstandsklasse ned er slet ikke foretaget på trods af at vandløbet vil blive "nulstillet" over længere strækninger som følge af anlægsarbejdet.

22. Det fremgår af side 176 at " I anlægsfasen er der en kortvarig påvirkning af vandløbene i forbindelse med omlægninger og etablering af underføringer" Dette er ikke korrekt, ved at flytte et vandløb dør alle planter, alger og smådyr på den strækning der nedlægges og planterne vil ikke rekolonisere strækningerne med det samme, både fordi det tager tid helt naturligt og fordi strækningerne fremadrettet er beskyggede i et sådant omfang at planterne ikke vil kunne vokse under broerne. Der er således tale om en fejlagtig vurdering. Det fremgår af flere EU-domme at selv midlertidige forringelser skal forvaltes restriktivt. I forhold til den midlertidige påvirkning der blev arbejdet med ved klimasikringssagen fra Holstebro, som ikke kunne tillades, så vil denne "midlertidige" påvirkning fra en nulstilling af flere hundrede meter vandløb ikke på nogen måde kunne gennemføres uden en fravigelse.

23. Der mangler dokumentation for at Miljøstyrelsen ikke vil betragte rørlægningerne som spærringer – hvad ligger til grund for de vurderinger?? Det er ikke muligt for offentligheden at få den viden og det er derfor heller ikke muligt at forholde sig til problemstillingen på et fagligt grundlag. Rent biologisk er det svært at forestille sig at en nulstilling af en længere strækning og en overdækning på mere end 50 meter ikke vil fungere som en spærring.

24. Anlæggelse af sandfang på flere strækninger er en regulering i vandløbslovens forstand og en regulering i henhold til miljøvurderingsloven. Det er således ikke tilstrækkeligt at den endelige udformning og placering af sandfangene først sker efter miljøvurderingen er gennemført idet der så vil være tale om salamimetoden hvor den fulde påvirkning ikke er belyst. Hvor skal de placeres? Ligger de hvor der støder §3 op til vandløbet? Skal der fældes træer der kan have flagermus i for at komme til med maskineriet? Kan der være lampretter i det sediment der løbende skal opgraves?? Alt dette skal være belyst i MKR.

25. "Samtidig kan vandet, der udledes fra regnvandsbassiner i sommerperioden, have en højere temperatur end vandet i recipienten som følge af opholdstiden i bassinet, hvilket kan have betydning i mindre vandløb med lave vandføringer. Det vurderes dog at påvirkningen vil være ubetydelig i målsatte vandløb Østerå, Hasseris å og Lindholm Å på grund af vandløbenes vandføring og deraf følgende robusthed."
Denne vurdering er ikke i overensstemmelse med kravene til vurderingen idet der skal laves en konkret vurdering for hvert vandløb. Der ses slet ikke at være lavet en vurdering for de tilfælde hvor der vil være overløb fra bassinerne ved hændelser større end 5års hændelser og der ses ikke at være lavet robusthedsanalyser for de enkelte vandløb. Der står heller ikke hvad der skal neddrosles til og det fremgår ikke hvad den hydrauliske belastning er for de eksisterende vandløb. Disse vurderinger kan ikke udskydes til en detailprojektering men skal fremgå af MKR så det er muligt at forholde sig til den samlede påvirkning på miljøet som er det der er tiltænkt i en miljøvurderingsproces. For de elementer der er ukendt tilstand skal denne vurdering foretages ud fra et worst-case scenarie.

26. Det fremgår af side 179 at " Det er dog ikke umiddelbart muligt at afvise, at der kan ske en erosion i de mindre grøfter som følge af udledninger fra regnvandsbassiner. Erosionen kan

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

betyde, at der tilføres sediment til de målsatte vandområder, hvilket potentielt kan forringe den eksisterende tilstand." og derfor kan der ikke meddeles tilladelse til projektet medmindre der ligger en tilladelse til at fravige bestemmelserne jf. artikel 4 stk. 7.

27. " Den hydrauliske belastning af Hasseris Å vurderes derfor at være begrænset som følge af udledningen fra regnvandsbassinerne. Udledningen af BOD er på 4,8 mg/l og grænseværdi for opretholdelse af god tilstand for fisk er 1,5 mg/l og for DVFI 1,4-1,8 mg/l. Det kan derfor ikke afvises, at der kortvarigt og lige ved udløbet kan være en negativ påvirkning af fiske- og invertebratfaunaen i vandløbet. Koncentrationen vil blive fortyndet i vandløbet og påvirkningen vurderes ikke at være til hinder for opfyldelsen af god økologisk tilstand." denne vurdering er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i vandrammedirektivet. Her henvises bl. Til sagen fra Horsens (22/02461) der medførte at MST træk deres vejledning tilbage. Derudover kan der ikke meddeles tilladelse til projekter der medføre gentagne negative påvirkninger af den nuværende tilstand.

28. "Udledningerne af vejvand vil, efter rensning i regnvandsbassinerne der repræsenterer bedst anvendelig teknologi (BAT), være at betragte som alm. regnvandsbetingede udløb. Der vil i kraft af, at indholdet i vejvandet for kobber, zink og benz(a)pyren, overskrider miljøkvalitetskravet (MKK) i vand for de pågældende stoffer, lokalt i/ved udledningspunkterne sandsynligvis også forekomme overskridelse af MKK i vandet, der udledes til. Dette er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb og kan med de nuværende teknologiske muligheder ikke elimineres fuldstændigt. Overskridelserne vurderes som værende kortvarige og af varierende intensitet, da der, som de analyserede prøver fra f.eks. vandløbene (se afsnit 5.2.2) viser, er stor variation i koncentrationen af stofferne i vandløbene." se Horsensafgørelsen for hvordan man ikke skal gøre. det her minder påfaldende meget om den samme tilgang som klagenævnet allerede en gang har vejet og fundet for let da det er i strid med EU-retten.

29. " Disse observationer viser således, f.eks. at tilledningen af vejvand til Østerå i juni ville have forbedret tilstanden, da vejvandet ville være fortyndende i forhold til kobber." denne vurdering er sådan set korrekt, men det er stadig ikke i overensstemmelse med direktivet hvis koncentrationerne af kobber i udløbsvandet også er for højt. så vil der stadig være en koncentration over grænseværdien selvom der sker en fortynding hvilket ikke vil kunne tillades.

30. Det fremgår at der skal erhverves jord til at reducere udvaskningen " For at sikre at udledningen af vejvand ikke medfører en yderligere belastning af de målsatte vandløb med kobber, zink og evt. andre miljøfremmede stoffer skal der erhverves landbrugsjord som omlægges til natur, skov eller varigt græs. Arealerne der skal erhverves, er opgjort i Tabel 5-40". Der skal dog være råderet over disse arealer på det tidspunkt hvor tilladelsen meddeles (se blandt andet Planklagenævnets afgørelse fra Hillerød renseanlæg). Alene af den grund at offentligheden skal have mulighed for at kunne se hvilke arealer der berøres og de omlægninger til skovrejsning også kan være omfattet af VVM direktivet så skal det fremgå af MKR hvor der skal rejses skov. Det er ikke muligt for offentligheden, ud fra den anvendte fremgangsmåde, at vurdere den samlede miljøpåvirkning.

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

31. Det fremgår at der skal overvåges fisk før og efter. For det første så burde overvågningen af fiskene før projektet være de data der danner grundlaget for vurderingen og for det andet vil det ikke være muligt ud fra VVM direktivet at træffe en afgørelse omkring påvirkning på et kvalitetselement på et så usikkert grundlag at det er nødvendigt at gennemføre efterfølgende monitering. Her henvises igen til holstebroafgørelsen hvor det fremgår at : " Nævnet forudsætter, at vilkårene er indsat for et reducere potentielle skader på gydebanker, og at projektets påvirkninger på gydebanker således først anskueliggøres, når projektet er etableret, og at der således ikke er sikkerhed for påvirkning og eventuelt skade på gydebankerne på tidspunktet for VVM-tilladelsen. Nævnet bemærker, at det er en forudsætning for, at VVM-redegørelsen vil kunne danne grundlag for en VVM-tilladelse, at den indeholder en vurdering af, hvorvidt det aktuelle projekt vil kunne påvirke gældende miljømål og den aktuelle tilstand for de berørte overfladevandområder, og i givet fald, om projektet vil udgøre en hindring for opnåelsen af de gældende miljømål.". Der skal være vished for påvirkningen på det tidspunkt hvor anlægsloven vedtages!

32. Der ses ikke at være redegjort for om der findes gydebanker på de strækninger der skal flyttes, om der er et fald der sandsynliggør at der er gydepladser for fisk og i så flad hvilken betydning de konkrete vandløbsstrækninger har for fiskebestanden i de enkelte vandløb. Vurderingen er således foretaget på et ikke tilstrækkeligt grundlag og det er ikke muligt at konkludere at det ikke vil medføre hverken midlertidige fald i tilstandsklassen eller at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse.

33. Det fremgår af afsnit 13.4 at: "De strækninger, hvor grundvandssænkning kan være relevant, er blevet identificeret på et overordnet niveau i skitseprojektet, men der er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Der vil blive fortaget en nærmere vurdering af påvirkninger i detailfasen, når omfanget af grundvandssænkningen er kendt." og at "Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer". Ud fra dette fremgår det klart at tilladelsesmyndigheden i form af Transportministeriet (Folketinget) ikke har kendskab til det konkrete projekt der skal vedtages en anlægslov for, hvorfor en vedtagelse af anlægsloven vil medføre at der gennemføres et projekt der ikke er kendskab til eller er fuldt belyst, hvilket er i strid med Vandramme direktivet idet en medlemsstat er forpligtet til at nægte at give tilladelse til et projekt, såfremt sidstnævnte kan medføre en forringelse af tilstanden for et berørt overfladevandområde eller indebærer risiko for, at der ikke opnås en »god tilstand« for overfladevand (jf. i denne retning dom af1.7.2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, præmis 47, 48og 50)

34. Det følger af det ovenstående, at Transportministeriet (Folketinget) under tilladelsesproceduren for et projekt, og således inden der træffes afgørelse i form af en anlægslov, i henhold til artikel 4 i direktiv 2000/60 er forpligtet til at kontrollere, om

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

projektet kan have skadelige virkninger på vandmiljøet, som vil være i strid medforpligtelsen til at forebygge forringelse og forpligtelsen til at forbedre tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Denne bestemmelse er derfor til hinder for, at en sådan kontrol først foretages efter vedtagelsen af anlægsloven i Folketinget (jf. i denne retning dom af 1.6.2017, Folk, C-529/15, EU:C:2017:419, præmis 36 og 39).

35. Miljøkonsekvensrapporten som skal danne grundlag for en korrekt vedtagelse af anlægsloven skal således indeholde de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet i forhold til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60m hvilket den supplerende MKR ikke honorerer.

36. Det er afgørende for en korrekt vedtagelse af en anlægslov, at oplysningerne i det dossier, der stilles til rådighed for offentligheden, gør det muligt for offentligheden at få et præcist overblik over projektets indvirkninger på de pågældende vandområders tilstand, så offentligheden kan efterprøve, om de forpligtelser, der navnlig følger af artikel 4 i direktiv 2000/60, overholdes. Nærmere bestemt skal de fremlagte data være af en sådan art, at de viser, hvorvidt det pågældende projekt, henset til de kriterier, der er fastsat i vandrammedirektivet, kan føre til en forringelse af et vandområde. Under alle omstændigheder gør et ufuldstændigt dossier eller usammenhængende oplysninger i en lang række dokumenter som det er tilfældet i transportministeriets afrapportering af miljøkonsekvensrapporten og gennemførsel af høringen det ikke muligt for den berørte offentlighed at deltage i beslutningsprocessen på en hensigtsmæssig måde og opfylder derfor ikke de krav, der følger af artikel 6 i direktiv 2011/92.

37. Det fremgår endvidere ikke at miljøkonsekvensrapporten om berørte vandindvindere af grundvand er blevet hørt idet det følger af EU-domstolens praksis at fysiske og juridiske personer, der er direkte berørt af en tilsidesættelse af direktivbestemmelser på miljøområdet hvilket vil gælde for projektets påvirkninger på vandindvindingen, skal kunne kræve af de kompetente myndigheder eller i givet fald ad rettens vej, at de pågældende forpligtelser overholdes (jf. dom af3.10.2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland m.fl., C-197/18, EU:C:2019:824, præmis32).

38. Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport og de i denne oplistede beskrivelser og juridiske grundopfattelser rummer således betydende uoverensstemmelser med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger idet denne skal fortolkes således, at den er til hinder for, at den kompetente myndigheds kontrol med overholdelsen af de i artiklen fastsatte forpligtelser, herunder forpligtelsen til at forebygge forringelse af tilstanden for de vandområder – såvel overfladevand som grundvand – der berøres af et projekt, først kan finde sted, efter at der er givet tilladelse til projektet.

39. Artikel 6 i direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at de oplysninger, der skal stilles til rådighed for offentligheden under tilladelsesproceduren for et projekt, skal omfatte de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet, henset til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60, hvilket betyder at en anlægslov der vedtages på grundlag af den gennemførte høring og det af

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

transportministeriet udarbejdede dossier med flere forskellige miljøkonsekvensrapporter vil være i åbenlys strid med EU-retten og ikke følge almindelig kendt praksis fra EU-domstolen.

Påvirkning af Natura 2000

40. For natura 2000 vurderingen er den kumulative vurdering og projektbegrebet ikke sammenfaldende med projektbegrebet der kendes fra VVM. Dette ses bl.a. i EU dommen fra Moorburg hvor der skulle laves kumulerede vurderinger med andre ældre vandkraftværker. Det er således både eksisterende og kommende påvirkning der skal vurderes i forhold til – og den kumulerede påvirkning er således utilstrækkeligt vurderet idet eksisterende påvirkning slet ikke er inddraget.

41. Det biologfagligt set åbenlyst at med den tætte distance til Habitatområde nr. 15. så vil den bestand der er tilknyttet Egholm også være en del af den bestand der er tilknyttet H 15. Hvis det kræver fravigelser fra bilag IV beskyttelsen i henhold til habitatdirektivets artikel 16, så vil det også kræve en fravigelse i henhold til artikel 6.4.

42. Konklusionerne i konsekvensvurderingen er ikke i overensstemmelse med kravene til en konsekvensvurdering her et eksempel: ” Samlet vurdering af påvirkning På baggrund af ovenstående vurderes påvirkningen fra undervandsstøj fra anlægsarbejdet at have en medium påvirkning af spættet sæl i form af adfærdsændringer, maskering og risiko for midlertidigt høretab. Risikoen for permanent høretab for spættet sæl vurderes at være lav. På den baggrund kan det udelukkes, at påvirkningen af spættet sæl på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N15 er væsentligt negativ.” I konsekvensvurderingen skal der udenfor rimelig videnskabelig tvivl kunne afvises en skade på udpegningsgrundlaget ikke en væsentlig negativ påvirkning. dette viser at der ikke har været den korrekte forståelse for hvad processen rent faktisk indebærer på trods af at det beskrives i de indledende tekster. Der er ikke redegjort for om området hvor der skal arbejdes på er et vigtigt fourageringsområde for arterne på udpegningsgrundlaget, og om den bortskræmning der sker kan have en effekt på bestanden hvis den sker på tidspunkter hvor dyrene er drægtige eller fødesøgende med diende unger. Hvis de har diende unger der ligger i nærheden, vil de så kunne udvise den tilstrækkelige flugtrespons for at sikre mod høreskader? En ting er at nedramningen af de enkelte pæle ikke sker over en lang periode, men hvis selve anlægsarbejdet sker over en længere periode, hvad vil den samlede periode så betyde for en bestand i området kun 14 km væk? Der skal kunne afvises en skade det er ikke tilstrækkeligt blot at skrive at en risiko er ”lav” – forsigtighedsprincippet vil være gældende her og skal altid komme områdets udpegningsgrundlag til gode, en anden tilgang som den Transportministeriet benytter her, vil være i modstrid med de EU-retslige forpligtigelser.

43. Det fremgår at ” Projektet medfører ingen påvirkning af hav- og flodlamprettens gydeområder i vandløbene.” dette er en helt ubegrundet vurdering! Umiddelbart vil flere af de vandløb der skal arbejdes i være potentielle gydevandløb for hav- og flodlampret og da udløbet af vandløbene er forholdsvist tæt på habitatområdet er der stor sandsynlighed for

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

at eventuelle lampretter i vandløbene er en del af bestanden i habitatområdet i Limfjorden. Der skal redegøres for om de lange broer over 50 meter vil have en barriereeffekt på lampretterne, om de sandfang der skal etableres, vil kunne være opvækstområde for lampretlarverne inden de trækker ud i Limfjorden og om en tømning af disse bassiner vil kunne medføre tab af lampretter. Der skal ligeledes redegøres for om sløjfningen af flere vandløbsstrækninger sker hvor der er gydebanker for lampretterne og om der er risiko for at bestandene skades hvis bortgravningen sker på tidspunkter hvor der er æg og larver i vandløbene. Der skal også redegøres for om udledningen af stoffer fra forsinkelsesbassinerne kan påvirke lampretter i de forskellige livsstadier. Vurderingerne på lampret er mangelfulde og utilstrækkelige.

44. Der er generelt ikke foretaget kumulative vurderinger for habitatområderne hvilket er en væsentlig retlig mangel. Påvirkningerne på fugle skal eksempelvis ses i kumulation med andre eksisterende og kommende planer og projekter, herunder flere af de eksisterende og kommende vindmølleparker i området.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Maarup (kmgade3@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar januar 2024
Sendt: 09-01-2024 19:01
Bilag: Høringssvar til Trm og vejdirektoratet Januar2024.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed mit høringssvar vedr. Tredje Limfjordsforbindelse.

Oplysninger i vedlagte bilag

Mvh. Karen Maarup Grønning
Sydvestvej 4
9400 Nørresundby

Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm?

En skandale med langtrækkende konsekvenser for Aalborg og Nørresundby

Jeg vil på det kraftigste opfordre til, at planerne om en motorvejsforbindelse over Egholm standses nu, og at der bliver set på de alternative bud på linjeføring.

Jeg er **alvorligt bange for de store konsekvenser**, denne linjeføring har. Den vil forringe byens miljø voldsomt på flere parametre og gøre uoprettelig skade på den bynære natur og de rekreative områder, der hver dag bliver brugt af en stor del af Aalborg/ Nørresundbys 140.000 indbyggere.

Der er foreslået **andre linjeføringer, som har langt mindre ulemper og langt bedre økonomi**, fx at tilføje et ekstra tunnelrør til den eksisterende tunnel under Limfjorden (Bypass-tunnelen), eller at lave en City-tunnel eller en Ådals-tunnel, også koblet på den eksisterende østlige motorvej.

Desuden udgør processen et **kæmpemæssigt demokratisk problem.**

Jeg vil uddybe dette ved at se på flg. væsentlige problemstillinger:

- **Asbest**
- **Støj**
- **Det visuelle**
- **Rekreative områder**
- **Natura 2000**
- **Økonomi**
- **Demokratisk problem**

• Asbestdeponi

Det er **kendt og dokumenteret**, at Eternitfabrikken i 70'erne brugte arealerne, som er projekteret til tilkørsel i Aalborg Vestby og Dall (syd for Aalborg), som **kæmpestore asbestdepoter med mange tons asbest**. Disse depoter blev dækket med jord.

På Nørresundby-siden skal motorvejen gå gennem det nuværende rekreative område Lindholm Fjordpark, der tidligere var losseplads, særligt for jord, sten, haveaffald og **tagplader**. Masser af gamle asbesttage ligger stadig derude mellem sten og planter.

Nu planlægger man at grave i disse depoter for at lave veje. Det er en katastrofe for Aalborg, som i forvejen har en høj forekomst af lungehindekræft. **Lungehindekræft er en sjælden kræftform, der forårsages af asbestfibre.**

De mennesker, der bliver ramt af lungehindekræft, har arbejdet på eternitfabrikken og har håndteret materialerne, som indbefattede asbest. Men det er også deres koner, som har håndteret vasketøjet og i øvrigt færdedes i området. Og det er de børn, der har boet og gået i skole ved siden af eternitfabrikken og leget i området, hvor asbesten dengang fløj frit fra fabrikken.

Der er altså en reel og håndgribelig fare ved at blotlægge, grave og håndtere asbesten i jorden. Dels for de mennesker, der kommer til at udføre arbejdet, og dels for alle de mange tusinde mennesker, der bor i nærheden af de områder, hvor der skal graves for at lave motorvej og tilkørselsveje.

Vi, der er beboere i Aalborg og Nørresundby, fortjener at blive taget alvorligt, når vi udtrykker vores bekymring om frit flyvende asbest.

Asbesten er der, og alle ved det - også Aalborg kommune! Aalborg kommune har for et par år siden, da der blev blæst om sagen, sat afspærring op langs vandkanten, hvor asbesten nu dukkede op fra fortiden og lå frit. Kommunen begyndte at samle de stumper af tagplader op, som dukkede op på stranden. I dag er afspærringen væk, men problemet er der stadig: der dukker stadig asbeststumper op på stranden.

- **Støjproblemer**

Det særlige ved Aalborg er, at byen ligger ved Limfjorden, og alle der har været her ved, at **det blæser** meget ind over det flade land i Nordjylland. Den fremherskende vindretning er fra vest, og med en motorvej i den vestlige del af byen vil lyden blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet.

Når man i dag går tur langs den nordlige side af fjorden, hvor man går i Lindholm Fjordpark langs med Egholm til det sted, der hedder Verdens Ende, kan man høre det knase i gruset, når der kører en bil på Egholm, og man kan let høre, når færgen lægger til derovre. Der skal ikke meget fantasi til at forestille sig den **larm**, det vil give, hvis der i stedet for en enkelt bil i ny og næ vil være trafik på en firesporet motorvej hen over Egholm og Lindholm.

Den bro, der bliver lavet over Nørredyb og Nørresundby-siden bliver hævet op, så den i alt kommer op i 8-11 meters højde. Altså bliver lyden kastet endnu længere ud over byen.

Der er projekteret støjskærme langs Hasseris Enge og Sofiendal Enge, men man ved, at støjskærme kun har begrænset effekt og kun helt tæt på motorvejen, så de støjskærme, der er planlagt her får altså ingen praktisk betydning.

Larmen fra motorvejen vil blive **båret ind over vandet** og give **betydelige gener** og have store **sundhedsmæssige konsekvenser** i en stor del af Hasseris, Skalborg, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby.

I forvejen er Aalborg den **mest støjplagede storby** i Danmark. To tredjedele af beboerne her i byen lever i dag med støj, der overskrider de tilladte grænser. I de seneste år er der tilmed lavet en voldsom udbygning mod vest, så der nu bor markant flere mennesker, end da man startede på snakken om linjeføringen, i de områder, der vil blive nærmeste naboer til motorvejen. Man ved, at der er store **sundhedsmæssige risici** forbundet med en kontinuerlig støjpåvirkning. Det giver øget risiko for både hjerte-kar-sygdomme og kræft.

Og det hjælper os ikke, at myndighederne har valgt at hæve grænsen for, hvor mange dB, vi kan tåle, før det er sundhedsskadeligt. Det er et forsøg på at føre os bag lyset!

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse så tæt på byen, løser vi ikke det støjproblem, vi har. Tværtimod bliver **vores by klemt inde mellem to støjende motorveje**, der presser os uanset hvilken vej, vinden blæser.

- **Det visuelle**

Om noget er pænt eller grimt, er en kilde til evig diskussion, men der er vist ikke mange, der vil bytte scenariet og solnedgangen i dag med det, vi kan forvente, hvis motorvejen bliver bygget på dette sted.

Der er planlagt at lave en 8-11 meter høj støjskærm på ca 4 km forbi de nye byggerier ved Hasseris Enge og Sofiendal Enge. Det kommer til at betyde, at den udsigt, der ellers er et kæmpe aktiv for bydelen, bliver afskåret af en mur.

Fra Egholm via Nørredyb og forbi Lindholm, bliver vejen hævet op i 8-10 meters højde. Det lange blik, vi nu har over vand og lave områder, vil fuldstændig forsvinde i den mur af vej og støttepiller, der skal anlægges.

I alt får vi **ødelagt udsigten på en strækning på 8 km**, hvor der vel at mærke bor mange tusinde mennesker, der på nuværende tidspunkt dagligt har stor fornøjelse af den.

- **Rekreative områder for byens beboere. Bynær natur**

I Aalborg-området er der vældig lidt natur, og vi ønsker at bevare den smule, vi har.

Det er en gave for alle de mange mennesker, der lever i en storby som Aalborg at have et lille stykke rigtig natur så tæt på, hvor man kan tage cyklen hjemmefra, sejle 5 min med færgen og gå i land **på Egholm** i en fantastisk stilhed, der kun forstyrres af fuglene.

På begge sider af fjorden er her desuden nu **bynære rekreative områder**, der bliver flittigt brugt af byens borgere. Disse områders værdi bliver voldsomt forringet, hvis der bliver etableret en motorvej tværs igennem.

Det vil dels skyldes den larm, der kommer fra en motorvej, og som vil forpeste områderne.
Dels vil det betyde, at der er dele af områderne, det vil være svært at komme til.
Og desuden er der det visuelle indtryk, hvor udsigten spærres hele vejen mod vest.

Det er essentielt for den fysiske og mentale sundhed, at der i en stor by som Aalborg er rekreative områder, som det er let at komme til.

De gåture, løbeture, mountainbike-ture og cykelture, som massevis af mennesker i dag har så stor glæde af, vil blive umuliggjort, hvis man vælger Egholm-løsningen.

Og når nu vi HAR så enestående områder inden for rækkevidde, hvorfor så ødelægge de unikke omgivelser? Hvor er miljøbevidstheden og CO_2 -**ansvarligheden**, hvis man vi have mennesker til at starte bilen for at komme ud i naturen?

Det fremgår, at der skal etableres ny natur som erstatning for den, der bliver ødelagt, men det er hovedrystende, at man ikke i stedet vil se på **at bevare den natur, der er, og i stedet vælge at se på de alternative forslag til linjeføring.**

- **Natura 2000**

På Egholm er der i dag en helt uvurderlig natur, og et stort område er udlagt til Natura 2000-område, hvor der lever flere arter af truede og beskyttede dyr og planter, som er beskyttet af EU.
Den Lysbugede knortegås og Strandtudsen er i forvejen pressede arter, der skal beskyttes.
Odderen er beskyttet og har boltret sig på Egholm i flere årtier.
Motorvejen kommer til at gå lige op ad Natura 2000-området, og det vil få en negativ indvirkning på det beskyttede område og dets dyr og planter.

Desuden er der i dag udelukkende økologisk landbrugsdrift på den del af øen, der er dyrket. Den vil blive negativt påvirket af forurening fra bilerne.

Den natur må ikke blive ødelagt!

- **Økonomi og effekt**

I et samfund, der må prioritere hårdt i velfærden, må man se nøje på, om der bliver skabt værdi for pengene, og derfor er det for mig **ubegribeligt, at man vælger at gå videre med den dyreste løsning, der er foreslået.**

Der bliver talt meget om trængselsproblemer i tunnelen på nuværende tidspunkt, men i realiteten drejer det sig kun om myldretidsproblemer morgen og eftermiddag. Det er irriterende, men forskere har foreslået flere løsninger, der kan afhjælpe denne problematik, fx at 'vende' trafikken med trafiklys.

Der bliver også talt om problemer ved uheld i tunnelen, og det giver ganske rigtigt lang kø og pres på vejene inde i Aalborg og Nørresundby, når Limfjorden i stedet skal krydses via broen i byen. Mange af uheldene er konsekvens af de særdeles rodede af- og tilkørselsforhold, der skaber mange farlige situationer. Dem ville man kunne vælge at ændre på.

Men når nu det er besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse, må man gøre det klogt - både økonomisk og effektmæssigt.

- En Egholm-forbindelse blev i 2021 estimeret at koste staten **7,2 mia kr.** (7.261.200.000. kr) i etablering. Desuden skal kommunen betale for ændringer af tilkørselsveje. (Tallene er siden opjusteret i forhold til inflationen, men ikke fremskrevet af Vejdirektoratet).

- Der er foreslået andre løsninger, som fx et ekstra tunnelrør til den nuværende østlige forbindelse (Bypass-tunnelen), som koster ca. det halve, nemlig **ca. 3,6 mia kr.**

- Desuden er der et ganske flot alternativ, Øster Ådalslinjen, som der ikke på nuværende tidspunkt er lavet økonomiske beregninger på, men som af eksperter også estimeres at koste ca. det halve af en vestlig forbindelse.

Når man så ser på, hvilken **effekt** en Limfjordsforbindelse over Egholm vil have, er der nogle tal, der springer i øjnene:

- Vejdirektoratet estimerer, at Egholmforbindelsen vil kunne aflaste trafikken ad E45 gennem tunnelen med 17%

- Regeringen forventer trafikstigninger i de 10 år, anlægsperioden varer, som vil opsluge de 17%, der er vundet ved en vestlig forbindelse. Herefter står vi så igen i 2035 i den samme situation, som vi har nu.

Hvordan kan det nogensinde blive det rigtige valg at lave en dobbelt så dyr løsning, der ikke når at give effekt?

Det vil være relevant at lave en løsning, der er bedre, billigere og fremtidssikret!

Og det vil være relevant at bruge sparede penge på **at lave støjdæmpende løsninger**, der får stor betydning for de mennesker, der allerede i dag lever med støj fra den nuværende motorvej i øst.

Det er vores alle sammens skattepenge, og de skal bruges klogt!

- **Demokratisk problem**

Vi har et folketing, der skal beslutte på baggrund af fejlagtige og mangelfulde informationer.

Der indkom mere end 1500 indsigelser på den første høring i 2011, men de blev ignoreret.
Der indkom 8700 indsigelser i den høring, der var i 2021. De er blevet ignoreret og end ikke læst og inddraget, inden transportforliget blev indgået.

Et flertal af borgerne i Aalborg kommune ønsker ikke en vestlig linjeføring.

Processen giver indtryk af at være demokratisk og borgerinddragende, men er ren facade.

Selv embedsfolk i Vejdirektoratet har udtalt, at denne høring kun er en skin-proces, fordi projektet "jo allerede er besluttet".

Man har valgt KUN at lave en VVM-undersøgelse af Egholm-forbindelsen. Man har valgt at udelade de alternative muligheder. Det er både useriøst og arrogant.

Men ikke kun det:

Det er uanstændigt, og det er med til at undergrave demokratiet og tilliden til de folkevalgte!

Men **hvad er den virkelige grund til at ville gennemføre et projekt, der er skadeligt for flere 100.000 mennesker og desuden alt for dyrt?** Det kan man kun gisne om, men to muligheder anes:

- En musketer-ed, der forpligter dem, der er medlem af klubben? Dvs. nordjyske borgmestre og erhvervsledere, der for mange år siden lavede en alliance om at arbejde for en 3. Limfjordsforbindelse, og som besluttede, at det var bedst, den kom til at tromle hen over Egholm.

- En gammel beslutning, man **ikke er mand nok** til at vurdere og lave om, selvom det viser sig, at løsningen er dyr, utilstrækkelig og med voldsomme konsekvenser for mennesker og natur?

Her er baggrund for at overveje og give grobund for konspirationsteorier. Det mener jeg er farligt for vores demokrati.

LØSNINGMULIGHED

HVIS man vil løse et trængselsproblem i Limfjordstunnellen, kan man med fordel

- udvide den eksisterende tunnelløsning med et ekstra tunnelrør (Bypass-tunnelen) og på den måde aflaste Limfjordstunnellen.
- Eller lave en Ådals-tunnel, der leder en stor del af trafikken på E-45 under Aalborg og kobler den på den eksisterende motorvej igen nord for Limfjorden.
- Eller etablere en City-tunnel, der kan flytte trafikken fra Aalborg ad sin egen tunnel.

Alle disse løsninger er **MARKANT BILLIGERE,** og man bør ofre dem opmærksomhed og få undersøgt både effekt og de miljømæssige konsekvenser.

Det vil give luft i økonomien til at

- overdække en større strækning af den nuværende, bynære motorvej og dermed løse de støjproblemer, der allerede nu er i den del af byen, der grænser op til vejen.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg.
Et nej vil betyde, at der kan laves VVM-undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Med venlig hilsen

Karen Maarup Grønning
Sydvestvej 4
9400 Nørresundby

E-mail: kmgade3@gmail.com

/januar 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lilly Clausen (vinkelalle@stofanet.dk)
Titel: ang.høringssvar til den 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 18:39
Bilag: Kære politiker.docx;

Kære politiker

Kan det virkelig være rigtig at vi endnu engang skal ødelægge et stykke unik natur her i aalborg.
Vi har snart ikke mere natur tilbage fordi det enten er bebygget, eller skal udlægges til en motorvej, den 3 limfjordsforbindelse.

Ikke nok med at mange bynære grønne områder som f.eks. Østerådal syd, Drastrup skov, Hasseris og Sofiendal enge, Kloster eng, Egeholm, Lindholm Fjordpark med verdens ende, Hvorup og Hvorup gård med Voerbjerg sø plus 2 mindre søer, bliver ødelagt som rekreative områder, for både dyr og mennesker, ved at føre en 3 limfjordsforbindelse henover Egeholm ,

Aalborg by vil blive pakket ind i et støjinferno fra motorvejen i øst og nu også i den vestlige del af byen. Støj kan være medvirkende til mange sygdomme såsom diabetes 2, demens, hjertekar sygdomme m.m.

Yderligere er der en risiko for asbestforurening i forbindelse med anlæg af en 3 motorvejs forbindelse i vest, da der er deponeret asbestholdigt affald i disse områder fra Dansk Eternit Fabrik.

Hvad med vores drikkevand, motorvejen er planlagt til at løbe gennem 2 drikkevandsindvindingsområder hh Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden, hvad nu hvis der sker nedsivning af forurenet vand, olie, m.m. når motorvejen anlægges eller når den er i drift????

Dertil kommer at en 3 limfjordsforbindelse over Egeholm er en meget dyr løsning på vores løsning af vores infrastruktur problematik.

Der er tid til at standse op og sige et klart nej tak til en 3 limfjordsforbindelse, og se på andre alternative løsninger med langt færre konsekvenser for mennesker, dyr og natur.

Venlig hilsen
Lilly Clausen
Ananasvej 45
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marie Haase (marie.haase@hotmail.com)
Titel: Høringsbrev om udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 18:07

Kære Transportministeriet og Anders Petersen

Jeg skriver her for at udtrykke min dybe modstand mod løsningen om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Denne forbindelse vil påvirke rødlistede arter og gå igennem naturbeskyttede områder. I en tid hvor vi står overfor klima- og biodiversitetskrise er det uforsvarligt at blive ved med at udvide motorveje på denne måde. Tilmed vil løsningen skabe ekstra støj i byen med en motorvejsbro i mange meters højde over Nørresundby, som vil forandre byen forevig.

Derudover er der fundet asbest i linjeføringen, som ikke er opgjort og taget stilling til i VVM'en. Jeg har desværre ligesom mange andre fra Aalborg familiemedlemmer og bekendte som er død pga. følgevirkninger af asbest, og ønsker aldrig at Eternittens efterfølge skal hjemsøge Aalborg igen. Risikoen for dette skal undersøges nærmere.

Det er særligt vigtigt at beslutninger som en motorvej bliver truffet på et ordentligt grundlag. VVM stiller krav om både BAU og et alternativt scenarie. Dette er ikke opfyldt, og det kan derfor ikke vurderes hvilken løsning der vil være den bedste til at aflaste transporten i Nordjylland. Alternative løsninger som for eksempel ekstra rør ved den allerede etablerede Limfjordstunnel er ikke medtaget.

Til slut pålægger en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm en enorm finansiel byrde på kommende generationer samtidig med at være ude af trit med den virkelig vi lever i. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm var måske en brillant idé for 50. år siden, men i dag er den forældet. Transportministeriet har ignoreret selv anmodninger fra Miljøstyrelsen om forlænget behandlingstid, på trods skriver jeg dette høringssvar med bønnen om at træde ind i det 21. århundrede, investerer i Danmarks fremtid på en bæredygtig måde, og lægge forældede idéer i graven mens tid er.

Med venlig hilsen
Marie Haase

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christoffer Ulf (christoffer.ulf@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:46

Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil udsætte grundvand, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, og drikkevand for risici for at blive forurenet og øge CO2 udslippet.

Investeringen er ud fra en samfundsøkonomisk beregning ufornuftig, så de relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, kan ikke begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm.

Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at udvide den eksisterende motorvejsforbindelse, hvilket også vil medvirke til at øge biltrafikken.

Flere rammes af støj
Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt end etableringen af en ny motorvej

Mere negativ klimapåvirkning
Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO2 udslippet – hertil kommer det CO2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO2 udslippet strider både mod statens, Aalborg Kommunes klimapolitik, Paris-aftalen, klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

Natur og rekreative områder forringes
Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder. Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med EU's habitatsregler.

Vigtig natur vil få forringede vilkår og paragraf 3. beskyttet natur vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes.

VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, og det er ikke tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Blandt andet tænker vi her på undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.

Desuden er der ikke grundlag for dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3, da det på baggrund af analysen ikke er godtgjort at der her er tale om "væsentlige samfundsmæssige interesser". Da der her er tale om et projekt, som ved at flytte det østpå, vil blive både billigere- samt give mindre påvirkning af den omkringliggende natur, kan vi ikke se grundlaget for at der kan gives dispensation fra national- eller international lovgivning.

Grundvandet trues
Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Lovforslaget må forkastes på grund af forslag til anlægslovens § 5

og § 6, fordi:

1) Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirektivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen.

2) anlægsloven ophæver den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti.

3) MKV-2023 viser at vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes.

4) Vejlovens § 17g er ikke opfyldt, fordi der er en række fejl vedr. vurderingerne af grundvand, der er forkerte.

Derudover anmodes om

5) at praksis vedr. fremtidige anlægslove ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser.

6) at Transportministeriet/Vejdirektoratet gør Folketinget opmærksom på, at de alternativer, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet,

Vandkvaliteten forringes
Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil komme risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet
Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Markant forringelse af rekreative områder og turismen
Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som Østerådalen, Klosterengen, Lindholm Strandpark og Verdens Ende bliver markant forringet.

Særlige udfordringer i anlægsperioden
I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj,

luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Mvh.

Christoffer Ulf

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mogens Stig Møller (mmstevns@gmail.com)
Titel: Høringssvar i forbindelse med Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 17:41

Jeg er i mere end 40 år regelmæssigt kommet på Egholm, fordi jeg har venner der. At have en sådan naturperle tæt på en storby er en gave, som man skal være meget varsom med at ødelægge.
Samtidig er projektet ikke videre vel gennemtænkt, for nu at sige det pænt. Vi, der i mange år har kørt ad Køge Bugt motorvejen, har det lidt svært, når man taler om trængselsproblemer i Aalborg. Løsningen med et ekstra tunnelrør og at vende trafikken i myldretiden er både den billigste, mest miljøvenlige og mest økonomisk forsvarlige løsning. At bygge endnu en gigantisk hvid elefant, fordi nogle politikere skal have rejst et monument over sig selv, er deprimerende kortsigtet og både økonomisk og miljømæssigt vanvid. Det ville være billigere og mere miljøvenligt at rejse en statue over disse profileringssyge beslutningstagere. Den kunne eventuelt placeres ved færgelejet på Aalborgsiden.
Mvh
Mogens Stig Møller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Sørensen (lonesorens@gmail.com)
Titel: Høringssvar - imod den 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:34

Ved. den påtænkte 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

I forhold til den påtænkte motorvej over Egholm - den såkaldte 3. Limfjordsforbindelse - ønsker jeg hermed at komme med indsigelse imod.

Vi har en oase i øen Egholm, ikke mere en lille sejllads væk fra storbyens puls, hvilket jeg finder ganske unikt og fantastisk. Få minutter efter man har været i byen, kan man befinde sig på en lille ø, og blot nyde stilhed og natur. Det vil en linjeføring over Egholm ødelægge for altid - det kan ikke gøres om ! Jeg er umådelig trist over udsigten til, at kommende generationer ikke vil kunne nyde denne lille perle midt i Limfjorden - jeg synes vi med øen har noget ganske unikt for så stor en by som Aalborg, og det må vi for alt i verden da ikke ødelægge !
Her er et rigt dyreliv, blandt andet holder oddere til på Egholm - oddere som der ifølge EU skal passe godt på. Min tillid til vores system lider et alvorligt knæk, når jeg så kan læse, man mener det er ok at omgå vedtagne regler / love, ved at skræmme odderene væk, med i øvrigt meget diskutable metoder, for at få gennemført et projekt, som det virker til, man med alle midler bare vil have gennemført. Det får mit til at tænke, om regler og love kun er til for at skulle overholdes, så længe det passer ind i den politiske agenda - det er beskæmmende !

Aalborg har en tragisk historik med sygdomme efter Eternitfabrikken - asbest herfra. Enhver der går tur ved fjorden ved, at der konstant ligger asbestplader og flyder i vandkanten. Jeg begriber ikke, man så mener det er ok, at skulle grave gennem de deponier der, dokumenteret, er i linjeføringen. Så vidt jeg er bekendt, så kan asbest ikke oprenses når først det er frigivet i vandsøjlen.

Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by. Ved den påtænkte linjeføring, så lukkes byen inde i mortorveje. Vejen skal gå vest for byen, og langt størstedelen af tiden er der vestenvind - dette vil medføre at støjen bæres langt ind over den ellers så hyggelige havnefront og by. Der er mange boliger i området tættest på motorvejen - boliger som også rummer mange børnefamilier. Det er dokumenteret, at støj er årsag til mange forskellige sygdomme og lidelser, og jeg finder det katastrofalt, at man på trods, ønsker at udsætte så mange flere mennesker for dette.

Aalborg er en by i vækst - særligt i den østlige del af byen, hvor blandt andet et stort supersygehus bliver bygget. Det vil i min optik, give langt mere mening at føre en 3.forbindelse denne vej. Der er lavet beregninger på eksempelvis en udvidelse af den eksisterende tunnel eller en citytunnel - disse løsninger er både billigere, men sandelig også bedre, end den planlagte forbindelse over Egholm.

Det er mit inderlige ønske at projektet med en forbindelse over Egholm bliver stoppet - én gang for alle. Det er simpelthen ikke den rigtige løsning for Aalborg, og for de kommende generationer. Lad os nu passe lidt på vores natur også - den kommer ikke igen !

Med venlig hilsen

Lone Sørensen
Æblevangen 28
9000 Aalborg

Tlf 22176600
Mail lonesorens@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: hanna@hannahome.dk (hanna@hannahome.dk)
Titel: Indsigelse - Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 17:32

Kære Trafikministeriet

Jeg vil så inderligt bede jer om at droppe dette projekt. Vi står midt i en alvorlig Klimakrise så en ny motorvejsforbindelse trække i den forkerte retning, da den vil medføre en stor udledning af CO2.

Forslag:
Gør i stedet meget mere for at løse evt. trængselsproblemer. Jeg hører fra lokale at trængslen særligt skyldes ulykker på motorvejen.

1. Sæt hastigheden ned via de elektroniske skilte der allerede findes. Og anskaf evt. flere elektroniske fart- og infoskilte. Det gælder særligt når der er dårligt føre, fx tåge eller stærk regn eller sne. (se evt. redegørelsen til folketinget om ulykker på motorveje). Elektroniske skilte der nedsætter hastighedsgrænse ved kø forude benyttes fx på Motorringvejen omkring København.
2. Sørg for at hastigheden overholdes vha. permanente hastighedskontroller med efterfølgende bøder til dem, der har svært ved at overholde det. Hjælp selvfølgelig bilisterne ved at skilte og informere grundigt om dette.
3. Mål ved hjælp af kameraer/droner om bilisterne holder en sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand til de forankørende. Brug infotavler til at hjælpe bilisterne fx i glat føre hvor mange sekunder de minimum skal holde afstand til den forankørende. Hvis det ikke er effektivt har politiet mulighed for at give bøder, hvis der køres for tæt.
4. sørg for at alt udstyr virker fx måleudstyr, der måler højden på køretøjer, så en affaldsbil med for højt udstyr ikke rammer mod tunnellens tag.
5. sørg for et effektivt beredskab, der hurtigt kan rydde op i tilfælde af, at ulykken alligevel indtræffer.
6. opsaml erfaring om årsagen til de ulykker, der er sket eller sker fremover og formidl info videre samt overvej om der er noget der skal ændres ved skiltning eller vejen.

Alle disse forslag er ment som en hjælp til bilisterne, der gerne vil frem og generes af kø som følge af ulykker.

Ud over dette så kan man:

1. Få flere til at køre sammen: Reklamer for de gode kør-sammen p-pladser som fx den ved Haverslev. og sørg for at der altid er plads til en bil ekstra. Etabler flere kør-sammen pladser, så det er nemt.

Alt dette koster penge, men det gør en ny limfjordsforbindelse jo også. Og der er penge sparet ved at minske antal ulykker.

Venlig hilsen
Hanna Skjønning

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Annette Scheibel (annettescheibel@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægsloven af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 17:24

Indsigelse mod forslaget om en Egholm motorvej.

1A. Indledning protest mod høringsfristens længde og mod Aalborg kommunes betaling til motorvej.

1. Sundhedsskadelig støj fra en foreslået vestlig motorvej samt til- og frakørsler

2. Forurening af drikkevandsdepoter i sårbare indvindingsområder
3. Sundhedsfarer med luftforurening af boligområder og vandforurening af fjorden fra det gamle Mølholm asbestdepot, der er etableret uden barrierer mod fjorden.

4. Ødelæggelse af naturområder og habitater for flere truede dyrearter.
5. Afslutning på indsigelse: Vejdirektoratets ulovlige forslag om at skræmme truede dyrearter væk for at bygge en motorvej.

1A. Jeg protesterer over, at høringsperioden for anlægsloven er gjort for kort til, at det som almindelig borger kan lade sig gøre at sætte sig ordentlig ind i sagens 1500 siders dokumenter. Det er udemokratisk og tyder på, at man vil trumfe en beslutning igennem på trods af alle fornuftige demokratiske argumenter.

Jeg skal endnu en gang protestere over, at Aalborg kommunes kommunalbestyrelse har frataget os borgere 100 millioner kroner årligt!!! der burde gå til kommunal velfærd for i stedet at ”betale” staten for at gennemtrumfe en motorvej over Egholm. Det er meget tæt på at være fuldt offentlig bestikkelse af staten, og hvis en lovgivning mod en sådan omgåelse af sit hverv som valgt kommunalbestyrelsesmedlem ikke findes, så er det et rystende tegn på et demokrati på vej i ruiner.

Kommunalbestyrelsen vælges af os til at forvalte kommunale midler til kommunale opgaver. Når Aalborg Kommune så oven i købet laver voldsomme! velfærdsbesparelser for at kunne betale staten for at gennemtrumfe en motorvej, som det er statens opgave at betale, ja så er der noget helt galt med den demokratiske proces. Der burde være en minister, der var skredet ind.

Vi kan som borgere sætte vores kryds til valg og må derefter leve med de beslutninger der tages indtil næste valg, hvor vi har en demokratisk ret til at påvirke. Den sættes ud af kraft, når tilliden til at man gør det man er valgt til – nemlig forvalte kommunale midler efter en politisk prioritering – sættes over styr. Der er fornylig lavet en analyse der viser, at kun 26 % af Aalborgs borgere er for en motorvej over Egholm! Hvis I som folkevalgte i såvel folketing som kommunalbestyrelser vælger at gennemtrumfe den opfører I jer ikke bare udemokratisk men uforsvarligt og helt ude af trit med befolkningen.

Med en vaklende tiltro til dansk demokrati beder jeg jer læse denne indsigelse og tage den dybt seriøst.

1. Aalborg er allerede Danmarks mest trafikstøjplagede by. Den foreslåede Egholm motorvej går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i endnu højere grad. Det mener jeg vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj.

Med en foreslået vestforbindelse over Egholm rammes byen ind i trafikstøj fra motorveje, til- og frakørsler og kommunale veje dertil i både øst og vest. Med en evt. vestlig forbindelse vil trafikstøjen føres med den næsten konstante/hyppige nordvestlige vind direkte ind over Aalborgs beboelsesområder og byens rekreative områder med friluftsbad, campingpladser, roklubber og sejlklubber ved fjorden. Med en højbro over Egholm vil man ydermere ikke kunne støjskærme, og da vinden ofte er i nordvest vil støjen derfor føres lige ind over det vestlige og centrale Aalborg uden mulighed for at kunne dæmpes.

Aalborg er i forvejen målt til at være Danmarks mest støjbelastede by, hvor 67% af befolkningen udsættes for sundhedsskadelig støj. WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80

dB eller endnu højere - tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj.

Hvis I politikere vælger at vedtage anlægsloven vil I påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i boligområder syd og nord for fjorden - områder uden synderlig trafikstøj i dag. Med et konstant lydniveau på 58 dB eller - som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere - vil det bestemt ikke være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad. Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Det er der INGEN beregninger lavet af!

2. Den påtænkte vestlige forbindelse er planlagt til at gå lige direkte gennem det store men sårbare drikkevandsreservoir for Aalborgs vandforsyning i Drastrup, hvor den vil forøge indholdet af forurenende stoffer som nitrat yderligere. I et område, hvor nitratindholdet i forvejen ligger blandt Danmarks højeste på 38 mg pr. liter vand (med deraf følgende forøget risiko for mavetarmkræft). I den nyeste forskning foretaget af Kbh. og Århus Universiteter er det påvist, at risikoen for mave-tarmkræft er 15% ved indtagelse af drikkevand med et nitratindhold på på over 5%. En anlæggelse af en Egholmmotorvej vil betyde en yderligere øget kræftrisiko hos aalborgensere. For i både anlægsfase og med den etablerede motorvej vil forurening uundgåeligt forøges.

3. Den påtænkte linjeføring ligger desuden igennem et mangeårigt nedgravet asbestdepot ved Mølholm, hvor der vil blive frigivet asbestforurening i luften under byggeprocessen, og det vil føres lige ind til os der bor her og ud i selve Limfjorden. På daglige gåture ved Mølholm kan man ofte samle asbeststykker op skvulpede i vandkanten af fjorden. Med almindelig sund fornuft og viden om, at hele området ved Mølholm rensningsanlægget er bygget ovenpå et kæmpe asbestdepot er det fuldstændig indlysende, at anlæggelsen af en motorvej gennem asbestdepotet vil skabe sundhedsskadelig asbestforurening i luft og vand. Det kan undre at man fra ministeriernes side ikke har villet undersøge de dokumenter der findes i arkiver om den mangeårige opfyldning af asbest i depotet, men bare vil gå i gang med at grave i dem for at anlægge motorvejen. Jeg har gennem de 27 år jeg har boet i Mølholm personligt set olieagtige forekomster i strandkanten og inde på land i vådområderne ved Hasseris å, som vidner om forekomst af andre nedgravede giftige ting. Intet af dette er kortlagt i jeres undersøgelser.

4. Danmark er i forvejen et af de lande i verden med mindst antal kvkm natur pr. indbygger og rangerer på linje med et uland som Bangladesh. Hvis man fremturer med at ville anlægge en motorvej direkte gennem et af de ganske få levesteder for flere truede dyrearter på Egholm, så vil det være et overgreb på den smule natur vi har. Som det er dokumenteret og indberettet i observationer af fagfolk, så bor der såbare rødlistede strandtudser, oddere og flere arter af flagermus på øen Egholm og de er derfor strengt beskyttede af EU direktiver. Der ud over er øen hjemsted for mange andre sjældne dyrearter og fugle der enten bor på eller bruger øen og fjorden som spisekammer, når de kommer på træk.

Jeg vil i min indsigelse citere biolog Esben Buch:

”Miljøkonsekvensrapporten oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Og der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.

Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.

Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

EU-lovgivningen var nemlig slet ikke en del af dansk ret dengang, da man undersøgte forslag til linieføringer. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige politiske årsager.

I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.

De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den relevante gældende lovgivning eller med det juridisk korrekte sigte. Det er slet IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt.

Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl."

5. Afslutning på indsigelsen.

At Vejdirektoratet har foreslået, at man bare skal skræmme de rødlistede arter væk med hunde har jeg ikke ord for. Sådan en mangel på respekt for natur, lovgivning og demokrati er så rystende uhørt og forkastelig, at jeg vil gøre mit yderste for at imødegå det overgreb det er på naturen og os som borgere. At en offentlig myndighed på den måde forsøger at omgå international beskyttelse af truede dyrearter kan simpelthen ikke være lovligt. Under alle omstændigheder er det en skandale, og den ansvarlige minister bør trække sig med øjeblikkelig virkning.

Jeg har svært ved at se ét eneste fornuftigt argument for en vestlig forbindelse. Det burde være indlysende at lave et ekstra rør og samle trafikstøjen omkring et sted i forbindelse med den forestående renovering af tunnellen og således reducere den samlede indvirkning som den øgede trafik vil få på Aalborgs borgere og på natur og miljø.

Venlig hilsen

Annette Scheibel

Gammel Aavej 13

9000 Aalborg

+45 22981178

annettescheibel@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maya-Margrethe Bøjland Preisler (majsmaya@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm Motorvej
Sendt: 09-01-2024 16:45

Hej, jeg skriver til jer eftersom, jeg synes det er et dårligt tiltag at opføre Egholm motorvejen i Aalborg. Der er flere årsager til, hvorfor jeg anser Egholm Motorvejen som et problematisk initiativ:

1. Økonomi: Jeg mener, at de økonomiske omkostninger ved at bygge og vedligeholde Egholm Motorvejen er for høje i forhold til den merværdi, motorvejen giver.

2. Miljøpåvirkning: Byggeriet af motorvejen har en negativ indvirkning på miljøet, eksempelvis ved at ødelægge natur- og dyreliv og øge luftforureningen i området.

3. Landbrugsjord: Egholm Motorvejen kan kræve ekspropriering af landbrugsjord, hvilket kan have en negativ effekt på landmændene og deres erhverv.

4. Trafikafvikling: Jeg frygter, at motorvejen kan medføre mere trafik og dermed øget trængsel og forurening i området.

5. Alternativer: Der findes allerede eksisterende veje og infrastruktur, som kan opgraderes i stedet for at bygge en ny motorvej.

6. Støjniveau: I de rapporter der er udarbejdet om støjniveau angives der at niveauet vil stige væsentligt i myldertiden og derved være sundhedsskadeligt for de nærliggende beboere.

7. Fritid: Både Egholm og naturområderne på Nørresundby siden og i Aalborg vil blive påvirket af motorvejen og aktiviteter som løb, gåture, sejlsport mv. vil ikke længere være muligt i samme omfang.

8. Tæt på storbyen: Den sidste pointe jeg vil fremføre er at en motorvej så tæt på Aalborg bymidte vil ødelægge det smukke og uforstyrrede udsyn over fjorden - en udsigt jeg ikke finder i Danmarks andre storbyer.

Jeg håber at mit opråb vil tages alvorligt eftersom, jeg synes en kommende motorvej er en stor fejltagelse.

De bedste hilsner fra Maya-Margrethe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 16:29

Kære Transportminister og Folketing

Det er mit klare indtryk, at miljøkonsekvensvurderingen hviler på et meget ufuldstændigt grundlag, så:
Træk anlægsloven tilbage og gennemfør en fornyet VVM-proces, hvor relevante alternative løsninger undersøges - herunder alternativer med et ekstra tresporet østligt tunnelrør med vendbar trafikretning og andre forbedringer af vejkapaciteten samt alternativer uden etablering af mere motorvejskapacitet.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Helle Haugaard (hellehaugaard0@gmail.com)
Titel: 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 16:24

Hejsa hermed en stor protest mod 3.Limfjords forbindelse, en katastrofe for mennesker,dyr og miljø.Den motorvej er dømt som fiasko vi har ikke brug for den og alt for mange penge koster det.Vores liv om Aalborg vil være ødelagt for ALTID. Brug nu de penge fornuftigt.Vi forsøger os med et super sygehus som er et katastrofalt projekt det er bygget alt for småt til alle os patienter der bliver syge af støj,asbest,psykiske sygdomme da vi ikke kan opleve natur og dyr.Vi må leve med biler og forfærdelig trafik.Trafik som ødelægger vores huse istedet for at se natur kan vi glo på en vej.Alt ved den 3.Limfjords forbindelse er ødelæggende vores områder med skole,sport,kolonihaver,travbane,lystbådehavnen vil alle blive naboer til en motorvej og støj.Hvis man tænkte Aalborg har sjæl er man da godt og grundigt ved at slå byen og sjælen ihjel folk vil simpelthen ikke bo her.Ny opførte boliger skal allerede kæmpe med støjskærme og grimt ser det ud.Byggeriet og omkostninger står vist heller ikke i spænd med Danmarks miljø og sundhedsplan.venligt
Helle Haugaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Dybro (g.dybro@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 15:58

HJÆLP OS!

I Aalborg er vi desperate over udsigten til massiv NY sundhedsskadelig støj.

I Aalborg er vi desperate over udsigten til risiko for frigivelse af dødelige asbestfibre.

I Aalborg er vi desperate over udsigten til at få vores drikkevand forurenet.

I Aalborg er vi fulde af mistillid til dig som minister ved udsigten til en komplet meningsløs linjeføring. Fuldstændig komplet meningsløs.

Det er vores, vores børns og vores børnebørns liv, der BEVIDST udsættes for fare og mistrivsel. Det er hjerteløst, kynisk og helt ufatteligt, at det kan ske i 2024.

Lyt nu til fagfolk: Egholmforbindelsen løser ingen trafikproblemer, men skaber en katastrofe af enorme dimensioner. Og den er irreversibel.

Tilhængere,- politikere såvel som en lille antal borgere og erhvervsfolk- ved godt alt dette og de har INGEN argumenter. Men de er så bange for ikke at få en 3. Limfjordsforbindelse overhovedet, at de bevidst ignorerer problemerne med Egholmforbindelsen.

Undersøg de alternative forslag til en effektiv, billigere og mindre destruktiv linjeføring.

Hvordan råber vi dig op?

Hilsen en meget, meget bekymret borger
Gitte Dybro
Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: flemming christensen (fc260745@gmail.com)
Titel: Den nye Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 15:39

Jeg vil gerne komme med mine argumenter for hvorfor denne forbindelse ikke bør laves.
Aalborg er en by, som er meget mærket af fortiden, nemlig Eternitproduktionen.
Eternit er et produkt, som er en blanding af cement og asbestfibre, hvilket bevirker at såvel produktet som affaldet ved produktionen er meget skadeligt for bl.a. mennesker, idet asbestfibrene er kræftfremkaldende, når de kommer ind i dyrs organismer. Der har været utrolige mængder af affald fra produktionen af eternit tagplader, og også gamle udtjente tagplader! Man har nok ikke i samtiden hele tiden været opmærksomme på asbest og asbestaffalds farlighed og, hvilket har medvirkende til at det er blevet deponeret/ efterladt alle mulige steder, hvor der har været et hul efter råstofgravning og en naturlig havbugt, som ikke havde nogen "værdi".
Der hvor vejen over Limfjorden er foreslået, skal der graves ud til en sænketunnel. Når man skal igang med dette arbejde, vil man skulle grave igennem et gammelt deponi af asbest. Gravearbejdet skal altså foregå i havet, og man kan ikke grave i gamle depoter med vand i uden at der spildes materiale - altså en blanding af sediment og eternitaffald, som plumres op i Limfjordsvandet - hvilket vil medføre en spredning af asbestpartikler af alle mulige størrelser (jo mindre jo farligere) i vandet i Limfjorden! Vandet i det nye friluftsbad kommer fra vand fra Limfjorden og der bades i Limfjorden, bl.a. i havnebadet og ved Isbjørnen og af børn alle mulige steder langs Limfjorden.
Der er også gamle asbest depoter flere steder langs vejføringen, hvor man også skal grave i gamle asbestdepoter. Dette vil nok medføre at man bliver nødt til at fjerne noget af depotet og deponere det andetsteds - denne transport vil nok også være problematisk - hvordan fragter man sådan materiale uden at der spildes noget i form af støv (asbest).

Aalborg kommune har nogle ferskvandsdepoter, som er blevet etableret, så man fremover kan få tilstrækkeligt rent drikkevand. Vi har tradition for at vi iDanmark forsyner borgerne med rent drikkevand i et rørsystem til alle husstande. Husstandene bruger vandet både som drikkevand og til alt mulig andet i husholdningen.
Aalborg har bevidst etableret områder i Drastrup og i Nørresundby hvor regnvandet synker ned i jorden og bliver pumpet op og ud i vandrørene fuldstændig ubehandlet. Dette kan lade sig gøre fordi de to områder har fået begrænset deres anvendelser, idet der i Drastrup ikke er landbrug med dyrehold for at vandet kan forblive af god drikkevandskvalitet.
Den nye Limfjordsforbindelse skal køre lige gennem disse 2 vandindvindings områder med risiko for at vandet bliver forurenet med alt hvad en vej med alskens trafik medfører.
Det der kan ødelægge disse depoter er brændstof til biler og maskiner og dækafslid både i anlægsfasen og senere i driftsfasen. Hvis der sker uheld med entreprenør maskiner i anlægsfasen, så der løber 100 liter dieselolie ud i disse områder, så vil det ødelægge vanddepotet.
Efter anlæggelsen vil der køre mange tankbiler, som kan forulykke og lække større eller mindre portioner olie/kemikalier.

I den linie, som Egholm forbindelsen krydser fjorden, lever der flere dyrearter, som kræver beskyttelse - vel at mærke, at man ikke bare kan flytte dem! Dette skulle jo i princippet forhindre forbindelsen alene! Det ser ikke ud til at myndighederne er parate til at respektere denne beskyttelse! Jeg kan ikke med min bedste vilje forstå, at en dansk myndighed kan negligere en sådan overstatslig vedtagelse! Det drejer sig om Strandtudsen og Odderen, som jo er ret så bofaste.

Når forbindelsen kommer i land nordenfjords, så har DSB lavet et jernbanespor til lufthavnen - sporvejen er forberedt til at klare belastningen, idet den har været belastet med en sandbelægning, som skulle forhindre fremtidige sætninger. Vejforbindelsen er ført over banen på en bro, og netop på dette sted skal vejen så føres ovenover det hele i 12 meters højde. Man kunne måske have forestillet sig en lidt mindre voldsom sammenfletning, hvis tingene havde været planlagt sammen. Biltrafikken i 12 meters højde vil have helt enestående muligheder for at få støjen spredt! Når man så samtidig ved, at toget har ca. 1,6 passagerne med pr.

Gang, så tager man sig til hovedet og skriger!!! Der er masser af parkerings plads ved lufthavnen og alle busser kører ind forbi.
Hovsa det kunne se ud som om den ene ikke ved, hvad den anden har gang i!

Et tredje rør på den nuværende Limfjordsforbindelse vil være langt at foretrække, eller måske endda 2 rør med 2 kørebaner i hver, det ville give noget fleksibilitet. Den nuværende med 3 kørebaner i hvert rør er jo en hel forfejlet planlægning, idet man lukker et rør såsnart der skal laves reparationer, så er der 3 baner tilbage, i praksis vel højst 2 spor!
En forøgelse af den nuværende forbindelses kapacitet, vil også passe med at byudviklingen i Ålborgområdet bevæger sig østpå - det nye supersygehus er placeret der ude østpå, østhavnen ligger der allerede, vindmølleindustrien er også flyttet derud fra pladsen på det gamle Norden-område. Det er vel ikke hel misforstået, at det er i den retning udviklingen sker.

Hvis man koncentrerer vejkapaciteten vil man kunne ofre noget mere på støjafskærmningen, som ikke er i top på den gamle forbindelse, det vil være godt for den del af byens befolkning, som indtil nu har haft problemet med vejstøjen.

Flemming Christensen
Lindskovvej 45
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gregers Gregersen (gg@goldtreat.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 15:22
Bilag: Seks_svar_v0.docx; Foto vedr. asbestforurening.docx; Figurer_drikkevand.docx; Figurer vedr. trafikal løsning.docx; Figur_støj.docx;

Til Transportministeriet.

Høringssvar vedr. evt. 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh
Gregers Gregersen

PS:Jeg vil gerne bede om kvittering for modtaget mail

Miljøødelæggelser

Til lands

En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. hjalp Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien 2020-2021, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive ødelagte som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt og mentalt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.
Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og <klostereng nær Limfjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.
Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. Det tager kun få minutter at blive sejlet med færgen til Egholm fra færgelejet i Aalborg Vest…. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* (Aalborg Kommune, 2023).

En sådan beliggenhed ganske nær en storby er unik, og Egholm har da også i de senere år haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt. I 2019 fik Egholm en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

> *"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!"* (Vi elsker stilhed, 2023).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og den vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup og Hedelund plantager, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.
Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Friluftsrådet i en folder fra 2017:

> *"Ophold i naturen og friluftsliv har stor betydning for den enkeltes mentale sundhed og livskvalitet, for folkesundheden og samfundet som helhed."* (Friluftsrådet, 2023).

Til vands

Nord for Egholm hen over den smalle rende som hedder Nørredyb, skal motorvejen forløbe på en lavbro på piller. Denne bro vil med stor sandsynlighed påvirke vandgennemstrømningen i negativ retning, således at der i forbindelse med ekstreme vejrsituationer, som vi kan forvente flere af pga. klimaforandringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden. Syd for Egholm skal øen udvides med 21,2 Ha nyanlæg, hvilket på samme måde vil medvirke til nedsat vandgennemstrømning og deraf følgende stor risiko for samfundsødelæggende oversvømmelser. Disse konsekvenser vil gøre sig gældende for samtlige 18 kommuner, som afvander til Limfjorden.

Erstatningsnatur

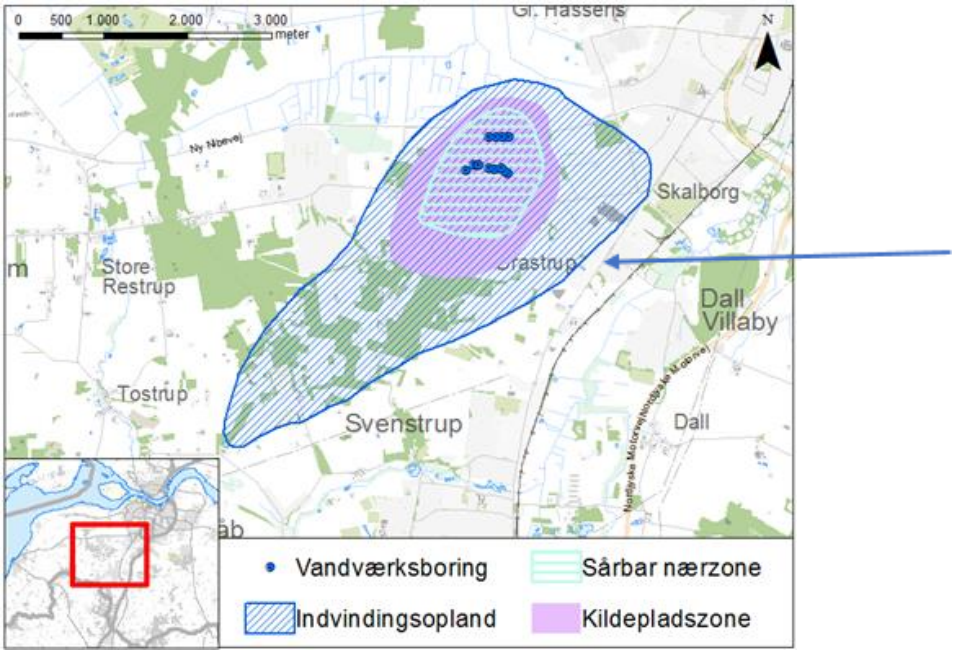
Ganske vist indeholder Lovforslaget en omtale af såkaldt 'erstatningsnatur' i forholdet 2:1, men 21,2 Ha natur, som ikke er tilgængeligt for offentligheden, kan næppe siges at udgøre en 'erstatning', i hvert fald ikke for andre end odderne, hvis de ikke for længst er forsvundet helt fra Egholm. Derudover er det svært at gennemskue hvor i Aalborg og omegn det vil være muligt at finde 106 Ha rekreative, grønne områder med den samme bynære beliggenhed som den natur der ødelægges – og fordi grønne områder er vigtige, både for naturens og for menneskers skyld, bør forslaget om Egholmmotorvejen forkastes.

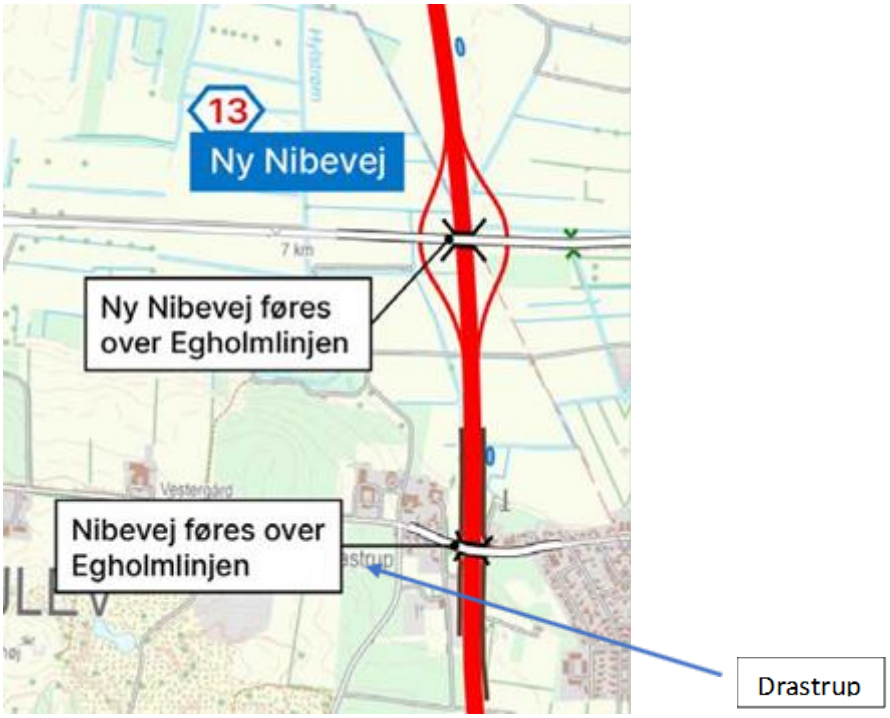
Drikkevand
Et af de rekreative områder som ligger meget tæt på motorvejens tracé er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

> *" Drastrup Skov er beliggende mellem Aalborg og Nibe og er et cirka 300 hektar stort skov- og naturområde. Hovedparten er ejet og administreret af Naturstyrelsen.*
>
> *Tidligere landbrugsarealer blev, som led i en beskyttelse af drikkevandet, ekstensiveret og fremstår i dag som et rekreativt område med skov og afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes.* (Aalborg Kommune, 2023).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsyligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen.
Nord for Limfjorden gælder der samme betænkeligheder vedr. Lindholm Vandværk i Hvorup, som ligeledes ligger meget tæt på den planlagte motorvej. Derfor bør det foreliggende forslag ikke vedtages.

Støjforurening
Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2023).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver." (Miljøstyrelsen, 2023),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme." (Syddansk Universitet, 2023)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundheds-skadelig støj, med estimeret knap 30.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Effektiv støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden. Disse sundhedsmæssige risici for en stor del af Aalborgs borgere er uacceptable og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Den trafikale løsning

Egholmmotorvejen

Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med +7.6 milliarder kr ikke alene den dyreste løsning, men også den dårligste, idet den ifølge trafikberegninger og -estimater kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnellen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg Kommune's ambitioner om at tænke *"i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer."* (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

Grønne løsninger på transportproblemer

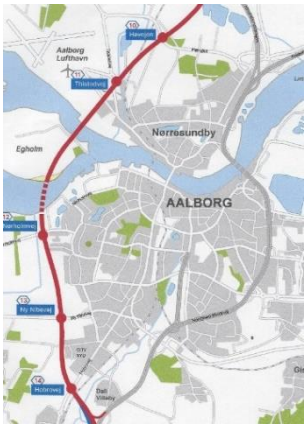
Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

Et forslag

Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre, bedre løsninger i den østlige del af Aalborg, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye

Supersygehus. Det gælder for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnellen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, eller den såkaldte City-tunnel, en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet og Otto Anker Nielsen, DTU. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City tunnel. Et af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen præsentation af forslaget om en City-tunnel

Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.



Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag, Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden.

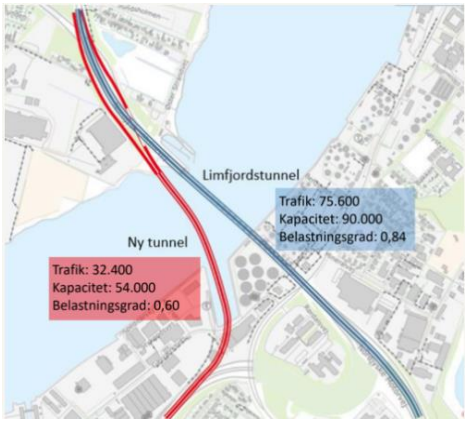


Borgmestersvinget

Kridtsvinget

Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag

anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes. Derved får Aalborg en gennemgående E45-motorvej, som fungerer gnidningsfrit. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- forventeligt kortere anlægstid
- øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Alt i alt må et sådant forslag til løsning af de transportproblemer, som bilister oplever i Limfjordstunnellen siges at være både bedre og billigere end det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej.
Det foreliggende lovforslag bør ikke vedtages, når der findes andre og bedre løsninger på trængselsproblemet.

Asbestforurening
Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

> *"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg."* (Nordjyske, 2021).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.
Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto, figur 2, ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.



Figur 2. Foto fra Hasseris Enge (Geohav, 2021)

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også.
Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør det foreliggende lovforslag **ikke** vedtages.

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.
Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. …. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* Aalborg Kommune, 2023

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.
Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får

optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.
Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

> *"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation."* (Miljøstyrelsen 2016).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.
I Danmark findes der 17 arter af flagermus, som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

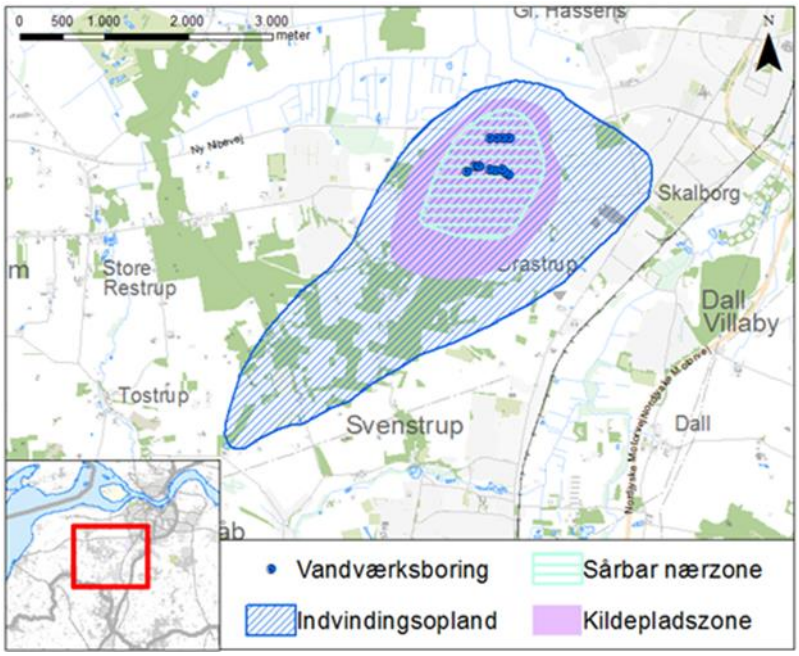
> *"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark."* (Vejdirektoratet, 2011)

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angå biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv, så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Foto vedr. asbestforurening



Figurer vedr. drikkevand



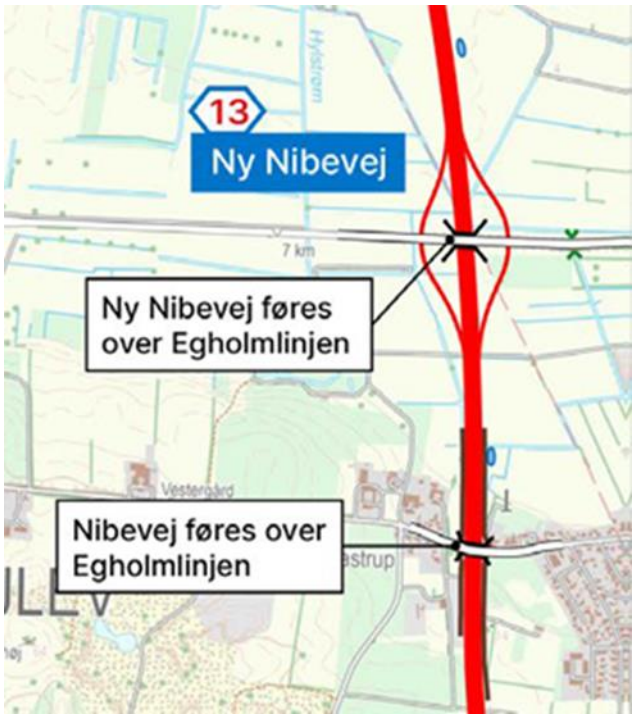
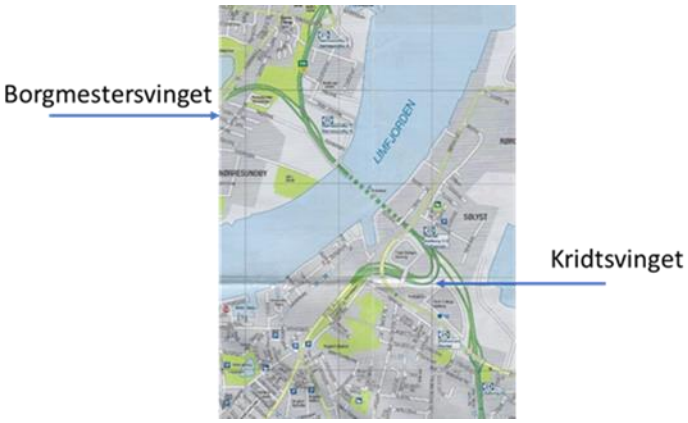
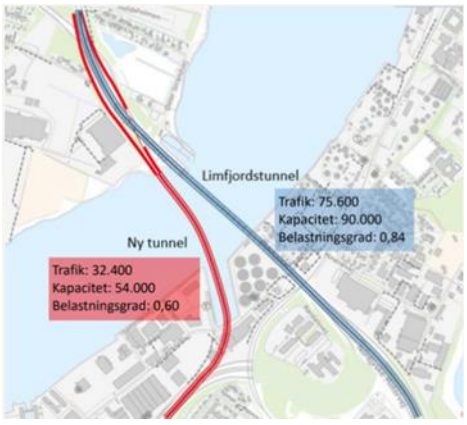


Figure vedr. trafikal læsning







Figur vedr. støj



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tobias Christensen (ttc204@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 15:18

Jeg hedder Tobias Theilgaard Christensen, jeg er 26 år gammel og bor i Aalborg, jeg går meget op i naturen og miljøet. Derfor bekymrer planen om en Egholmforbindelse mig dybt. Jeg er faktisk dybt indigneret og rystet over at man fortsat har planer om den forbindelse når der ikke rigtig findes gode argumenter for den.

Jeg har i hvert fald fortsat ikke hørt et eneste godt argument for forbindelsen over Egholm til gengæld er der rigtig mange grunde til at det er en dårlig idé - jeg lister op:

Naturkonsekvenser:

Egholm har nogle rigtig fine naturkvaliteter og der er ingen tvivl om at naturen kommer til at lide af en eventuelt Egholm-forbindelse. Der er observeret op til flere bilag-iv arter på Eghom, såsom odder, flagermus og Strandtudse. Når en art er beskyttet under habitatsdirektivets bilag-iv så må man ikke forstyrre arten ellers dets levested. Egholm er også rasteplads for den Lysbugede Knortegås, en gås som Danmark har et særligt ansvar overfor da hele bestanden på verdensplan raster i Danmark, Egholm er en af gåsens rastepladser. Det er vigtigt at knortegæssene ikke forstyrres eller fordrives fra deres rastepladser, da det kan medføre at de ikke kan klare deres lange rejse til deres ynglepladser. Udover at bevare de arter der lever på Egholm, så mener jeg også det er vigtigt at bevare Egholms rekreative naturværdi, som er helt særlig - tænk man kan føle at man er langt ude i naturen, 10 minutter fra Aalborg Centrum.

På Egholm findes der sårbare arter der er strengt beskyttede på EU-niveau, men det mener man godt kan tilsidesættes for at bygge en motorvej, man mener tilmed at man fortsætteligt kan gå ud og forstyrre og skræmme oddere væk med hunde. Man begrunder det med at det er nødvendigt for samfundet, men hvem er det egentlig lige det er nødvendigt for? Ikke mig i hvert fald, jeg synes det er absolut grotesk at smadre mere natur midt i biodiversitetskrisen og samtidig udvander man naturbeskyttelse mere end det allerede er, streng naturbeskyttelse er jo ligegyldigt hvis man blot kan ophæve det igen, så snart nogen mener det er vigtigere at tilgodese menneskelige interesser.

Klima

Selve anlæggelsen af motorvejsprojektet løber op i en co2 udledning på 300.000 ton, men det er bare anlægningen - projektets formål er jo at fremme privatbilismen og understøtte vækst og produktion - alt sammen noget der bidrager til klimakrisen. Jeg mener at det er den helt forkerte vej at gå, det er igen de kortsigtede briller der er på hos beslutningstagerne. Kunne man overveje at satse på bedre og billigere offentlig transport i stedet? Hvad med systematisk samkørsel, så alle ikke sidder ene person i deres bil. Der er mange bedre og mere langsigtede løsninger. Det er grotesk at lave så svinende et projekt midt i en klimakrise.

Sundhed

Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjforurende by, med Egholm-motorvejen vil byen blive endnu mere støjende - faktisk sundhedsskadeligt støjende i følge WHOs retningslinjer. Derudover så er der asbest i linjeføringen, jeg har set det med egne øjne og det er efterhånden veldokumenteret. Det betyder at når arbejdet går i gang vil der blive spredt kræftfremkaldende asbeststøv ud over store dele af Aalborg. Linjeføringen går også igennem 2 store grundvandsområder hvor der bliver pumpet drikkevand fra. Drikkevandet forsyner mere end 1/3 af Aalborgs borgere med drikkevand, der er en stor risiko for at drikkevandet kan blive forurenet bla. Med asbest. Hvis drikkevandet bliver forurenet, så findes der ikke et oplagt alternativ.

Jeg synes det er grotesk at man vil gøre borgere syge og fucke med deres grundvand for at få en motorvej.

Trafik

Et af argumenter for Egholm-forbindelsen skulle være at det aflaster trafikken på E45 og særligt i Limfjordstunnellen. Vejdirektoratets egne undersøglser viser at det kun er 17% af trafikken i Limfjordstunnellen der kan rykkes til en eventuel Egholmforbindelse og at det i takt med at mængden af biler stiger, vil det slet ikke kunne lettet trykket på E45. Der er også undersøgt hvor meget tid trafikanter der kommer til at benytte Egholmsforbindelsen kan spare ift. Hvis de brugte eksisterende veje, det drejede sig ikke om mere end 7-10 minutter. Med andre ord vil de trafikale problemer ikke rigtig blive løst af Egholmforbindelsen.

Nyere trafikforskning slår det fast at flere veje skaber mere trafik, men er det ikke netop problemet at der er for meget trafik? Skal vi virkelig have flere biler på vejene? Det strider imod al logik, det smadrer klimaet, og det er meget få mennesker der får noget ud af en ny forbindelse. Det er grotesk!

Økonomi

Egholmsmotorvejen er et meget dyrt projekt - ca 10 milliarder kroner siger man at det skal koste, men mon ikke det bliver en smule dyrere, det har sådan nogle projekter det jo med at blive. Samtidig skal Aalborg Kommune bidrage med 600 millioner kroner, selvom det er et vej-anlægsprojekt der burde finansieres af staten. Det er i sidste endne skatteyderene i Aalborg Kommune der kommer til at blive tvunget til medfinansiere projektet uanset om man er for eller imod det, det synes jeg ikke er i orden.

Egholmsforbindelsen tegner end ikke til at være en god samfundsmæssig investering, flere økonomer har været ude og sige at forbindelsen kun vil give et meget lille eller intet overskud.

At prioritere så mange af samfundets penge på et projekt der er naturødelæggende, forunenende og som tilmed ikke kommer til at gøre en mærkbar forskel hverken samfundsøkonomisk eller trafikalt, synes jeg er grotesk. Samtidig så skærer vi på undervisnings og sundhedsområderne, der kunne de 10 milliarder nok også bruges. Man kunne også i stedet bruge de 10 milliarder på at gøre noget godt for naturen eller klimaet

Udemokratisk

Hele forløbet omkring Egholmforbindelsen mener jeg har været dybt udemokratisk, det er simpelthen en beslutning der tages henover hovedet på befolkningen. I 2011 hvor vejdirektoratet anbefalede Egholmlinjen, der var der 1500 høringssvar, hvor langt størstedelen var klager imod projekte. Klagerne blev dog fuldstændig ignoreret af politikere og vejdirektoratet. Der stod det klart at klager ikke rykker noget, der findes ikke et uvildigt klageorgan hvor borgerne er repræsenteret. Vi står i en situation hvor Vejdirektoratet kun står til ansvar overfor sig selv og politikerne, det vil sige at mangelfulde og fejlbehæftede VVM'er kan passere. Det mener jeg er farligt, et godt eksempel er at de tilsyneladende ikke har fundet asbest i forbindelse med deres miljøundersøgelser - Hvilket virker underligt når man som borger blot kan gå en tur på en af de strande der ligger i linjeføringen, eksempelvis mellem Mølholmsøerne og Hasseris å, og finde asbestrester som ligger frit fremme i strandkanten. Men det er selvfølgelig i politikernes og Vejdirektoratets interesse at der ikke er asbest, for det fordyrer jo processen og i værste fald kan det fælde hele projektet, så man har måske konstrueret miljøundersøgelserne således at man ikke finder asbesten. Det er dybt bekymrende og dybt udemokratisk.

Der er også lavet op til flere meningsmålinger omkring Egholm-forbindelsen, og ikke i en eneste har der været et flertal for forbindelsen, der er sågar et eksempel på en undersøgelse hvor kun 28% så Egholmforbindelsen som den bedste løsning. Det er blevet tydeliggjort mange gange at befolkningen ikke ønsker forbindelsen, men politikerne har magten og de arbejder fortsat for at få forbindelsen indført, det mener jeg også er udemokratisk, skal politikerne ikke repræsentere befolkningen?

For mig ser det ud som om at interesserne for få magtfulde personer prioriteres over den brede befolknings interesser. De eneste jeg kan se der får noget ud af en Egholmforbindelse, det er bil/fossillobbyen, bygherrerne, asfalt/beton-baronerne og måske nogle få erhvervsdrivende der kan have gevinst af den nye vej. For den brede befolkning bringer Egholmforbindelsen kun død og ødelæggelse, men det er jo ikke politikernes problem - Det kan jo være der vanker en toppost i en betonvirksomhed hvis man får presset

Egholmslinjen igennem. Det er i alle henseender et dybt grotesk og uigennemtænkt projekt, som politikerne af en eller anden grund er virkeligt ivrige for at få igennem for enhver pris - Jeg ser det som værende lidt mistænkeligt.

Jeg ser gerne at projektet stoppes og at der i stedet tænkes i langsigtede og bæredygtige løsninger!

DBH Tobias

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nanna Zimmer (nannazimmer@gmail.com)
Titel: Høringssvar: motorvej over egeholm
Sendt: 09-01-2024 15:15

Høringssvar: Frygter konsekvenserne for natur og mennesker.

Meget tyder på, at det både kan have fatale konsekvenser for natur og mennesker, at etablere den nye motorvej.

Det virker som en uholdbar løsning, når man kigger på de kriser vi står i på nuværende tidspunkt.
Lad os bruge vores ressourcer på en bæredygtig måde, der er til gavn for både mennesker og natur - i stedet for at bruge flere penge på det der skader.

Jeg er imod motorvejen over Egeholm.
Artikler med saglig information taler for sig selv.

Vh Nanna Zimmer
Fræervej 9B
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:29

Venligst send kvittering for modtaget høringssvar.
Vi står midt i to alvorlige kriser, en klimakrise og en biodiversitetskrise, hvor vi også herhjemme på næsten daglig basis mærker konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer.

Nu vil staten så anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø og biodiversitet negativt. Det mener jeg er en GIGANTISK MISFORSTÅELSE og i det følgende vil jeg argumentere for dette synspunkt.

Aalborg har i forvejen Danmarksrekord mht. CO_2 udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO_2 ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i denne klimakrise. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab og den truende miljøkatastrofe pga. Nordic Waste, Randers, kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m^3 havbundssediment (muligvis forurenet med asbest) give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, der ikke kan genskabes, så som sand, grus, kalk og ler.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange bynære grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder, inkl. rigkær i Østerådal og strandeng ved Klostereng og Egholm Hage, to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og bynær erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

Derfor er der al mulig grund til at sige stort og klart **NEJ** til Egholmmotorvejen, især fordi der er bedre og billigere løsningsalternativer med langt færre negative konsekvenser.

Kaj Lauritsen
Egholm 51, 9000 Aalborg
Mobil 30559046
Mail betty@egholm51.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:26

Venligst send kvittering for modtaget høringssvar.

Vi står midt i to alvorlige kriser, en klimakrise og en biodiversitetskrise, hvor vi også herhjemme på næsten daglig basis mærker konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer.

Nu vil staten så anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø og biodiversitet negativt. Det mener jeg er en GIGANTISK MISFORSTÅELSE og i det følgende vil jeg argumentere for dette synspunkt.

Aalborg har i forvejen Danmarksrekord mht. CO_2 udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO_2 ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i denne klimakrise. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab og den truende miljøkatastrofe pga. Nordic Waste, Randers, kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m^3 havbundssediment (muligvis forurenet med asbest) give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, der ikke kan genskabes, så som sand, grus, kalk og ler.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange bynære grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder, inkl. rigkær i Østerådal og strandeng ved Klostereng og Egholm Hage, to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og bynær erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

Derfor er der al mulig grund til at sige stort og klart **NEJ** til Egholmmotorvejen, især fordi der er bedre og billigere løsningsalternativer med langt færre negative konsekvenser.

Mona Lisa Dahms

Peder Skrams Gade 3, 9000 Aalborg

Mobil 2369 3537

Mail mona.dahms@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:25

Vi står midt i to alvorlige kriser, en klimakrise og en biodiversitetskrise, hvor vi også herhjemme på næsten daglig basis mærker konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer.

Nu vil staten så anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø og biodiversitet negativt. Det mener jeg er en GIGANTISK MISFORSTÅELSE og i det følgende vil jeg argumentere for dette synspunkt.

Aalborg har i forvejen Danmarksrekord mht. CO_2 udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO_2 ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i denne klimakrise. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab og den truende miljøkatastrofe pga. Nordic Waste, Randers, kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m^3 havbundssediment (muligvis forurenet med asbest) give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, der ikke kan genskabes, så som sand, grus, kalk og ler.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange bynære grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder, inkl. rigkær i Østerådal og strandeng ved Klostereng og Egholm Hage, to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og bynær erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

Derfor er der al mulig grund til at sige stort og klart **NEJ** til Egholmmotorvejen, især fordi der er bedre og billigere løsningsalternativer med langt færre negative konsekvenser.

Betty Bøttger

Egholm 51, 9000 Aalborg

Mobil 26149270

Mail betty@egholm51.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: villy outzen (villyoutzen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 14:25

Nej til en motorvej over Egholm.

Af flere årsager vil det være en KATASTROFE.

Støjforurening- endnu flere borgere i byen bliver udsat. Nu ikke kun fra den østgående motorvej

Destruktion of biodiversitet- et smukt naturområde med stor rekreativ værdi for borgerne bliver ødelagt

Drikkevand og asbest- en uoverskuelig forureningskatastrofe er desværre meget sandsynlig

Som by taber Ålborg ATTRAKTIONSVÆRDI

Med flere trafikale problemer nu også med til- og frakørselsveje i hele det østlige område, særdeles dårligt landsimage på støj- og drikkevandsområdet og disrespekt for det kreative og miljøvenlige.
Det er indlysende tåbeligt at klemme en by inde mellem to motorveje. Selve beslutningen omkring motorvejen er udemokratisk. Den arrogante afvisning af en folkelig debat og den bevidst manipulerende korte høringsperiode stinker af korruption og magtmisbrug. Hvis det ender med en egholmmotorvej, så ender det også med en splittet bybefolkning. Hvorfor ikke tilstræbe en by som alle er stolte af ?

Villy Outzen

Lyngholmsvej 72 9200 Ålborg SV

Borger

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Kalinka Sand Knudsen (kalinka.knudsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 14:25

Jeg henvender mig for at dele mine bekymringer vedrørende planerne om Egholm Motorvej. Jeg er overbevist om, at dette projekt vil have betydelige konsekvenser for vores miljø, klima og biodiversitet.

Det forventes, at motorvejen ikke kun påvirker dyreliv og naturbeskyttede områder, men også vil bidrage markant til CO2-udledning og øge antallet af biler på vores veje. I lyset af den igangværende klima- og biodiversitetskrise mener jeg, det er afgørende at undlade at implementere tiltag, der forhindrer den nødvendige håndtering af disse kriser.

Derudover vil motorvejen potentielt ødelægge Egholm, et værdifuldt grønt område nær Aalborg, som er af stor betydning for både dyreliv og lokalsamfundet.

Med venlig hilsen
Kalinka Knudsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Katrine Jacobsen Hasager (katrinehasager@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 14:13

Til rette vedkommende

3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil være en katastrofe for både mennesker og miljø. Når jeg tænker over hvilket støjinferno der vil ramme Nørresundby og den vestlige del af Aalborg, hvilket dyreliv man vil ødelægge, faren for at (gen)opdage fortidens synder i form af et nedgravet asbestdepot, ødelæggelse af et af Nørresundbys eneste naturområder, forurening af et sårbart drikkevandsområde – alt sammen for en oldnordisk løsning på måske 10 minutters kortere transporttid.

Det er ikke bare dumt, det er også sørgeligt for vores børn, børnebørn og oldebørns vegne – og spild af skatteydernes penge der kunne bruges på velfærd!

Det gør mig oprigtigt trist helt ind i hjertet. Håber meget I vil genoverveje om Egholmforbindelsen overhovedet giver mening – jeg har i al fald svært ved at se logikken i galskaben.

De bedste hilsner

Katrine Hasager

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karin Bisgaard Jørgensen (dodos@live.dk)
Titel: høringssvar ang. d. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 12:43
Bilag: Den tredje limfjordsforbindelse#Jan2024.docx;

Vedhæftet finder i mit høringssvar.

Vh. Karin B. Jørgensen

Sendt fra Mail til Windows

Aalborg d. 09.01.2024

Den tredje Limfjordsforbindelse

Kære politikere og beslutningstagere i transportministeriet og vejdirektoratet.

Det er uacceptabelt, udemokratisk – og ifølge EU-habitatdirektivet er det ulovligt, at etablere en motorvej over Egholm, når der findes en anden løsning! Argumenterne **MOD** denne løsning står i kø!

Argumenter som bl.a.

1. forbindelsens forrentning
2. CO-2 belastning i anlægsfasen
3. risiko for forurening af grundvandsressourcen
4. 52 asbestdepoter i linjeføringen – dokumenteret i Rigsarkivet
5. støjforurening vil ifølge VVM være over WHO´s grænsesatte værdi på 53 dB
6. ødelæggelse af naturområder/fravigelse fra EU-habitatdirektivet
7. trængsels reduktion i Limfjordstunnelen er ifølge sidste VVM opdatering kun på 23%
8. den korte høringsperiode

Nogle ministre og andre politikere virker forhippet på at få deres navn støbt i betonen på motorvejen, i håb om anerkendelse for endelig at have løst de trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Men Egholm projektet er dateret, der er sket en hel del siden det politiske forlig i 2014, og uanset hvor mange faunabroer man bygger, bliver asfalt og beton aldrig en grøn løsning. Egholm forbindelsen har, ifølge VVM rapportopdateringen fra 2020, minimal trafikal effekt!

Det vil også klæde transportministeren og vejdirektoratet at følge loven, og dermed ikke lave flere VVM. undersøgelser, borgerhøringer (2011) eller trafik forlig uden **klar** lovhjemmel! Ligeledes blev der ved et trafikforlig, enighed om at stemme for Egholmforbindelsen ved kommende anlægslov høring – før VVM opdateringsrapporten og borgerhøringen var færdig i 2021. Altså var politikkerne efter min opfattelse, ikke interesseret i hverken et bliver klogere på VVM-resultatet, eller borgernes mening! - Det er, ifølge jurist Louise Faber, tvivlsomt lovligt! Ligeledes er det ulovligt at Aalborg kommune tilbyder at betale 600 mio. kr. til Egholmforbindelsen, der er ingen lovhjemmel hertil.

Jeg er imod en motorvej over Egholm af flere grunde

1. **Ødelæggende for natur og dyreliv** i de få grønne områder der er tilbage i Aalborg og Nørresundby og ligeledes Dall, Dall Villaby og Drastrup Enge – rekreative områder der dagligt benyttes af mange - mange mennesker

2. **Øget forurening, støj og trafik!** Direkte modsætning til Allborg Kommune og regeringens ønske om at gøre Aalborg og Danmark mere grøn og miljøvenlig. - Det giver hverken logisk eller ”grøn” mening at kapsle Aalborg ind mellem 2 motorveje!
   Ligeledes er vejene i Aalborg vest ikke egnet til øget trafik, især da den ny plusbus kræver sin plads.
   ”Det er oplyst, at VVM – redegørelsen for Egholm ikke er baseret på 70% beregningsmodellen, men på gamle tal fra 39% modellen. Hvis dette er korrekt, har borgerne diskuteret en VVM – redegørelse

som er forkert, og viser mindre negative konsekvenser af CO_2 gassernes virkning på miljøet, end Folketingets Klimaudvalg har forlangt". (Jan Nielsen 7.04.2021 – Enhedslisten).
Drikkevand: risiko for at forurene 30% af drikkevandet i Aalborg!

3. **Størstedelen af Aalborgs industri ligger i Aalborg Ø. og Nørresundby Ø.**

- Der er udarbejdet en overordnet plan for "Infrastruktur i Aalborg Øst". Af denne fremgår, at ruten langs Øster Uttrup Vej er den foretrukne rute for en stor del af den tunge trafik til Aalborg Havn. Det vil næppe være muligt at ændre dette rutevalg. (http://www.aalborgkommuneplan.dk/kommuneplanrammer/oest-aalborg/erhverv-oest/default.aspx 23-01-2017)

Ligeledes vil Nordlys indenfor de næste 3 år, bygge nyt hovedkvarter for koncernen, en arbejdsplads der skal rumme ca. 700 medarbejdere – blot få hundrede meter fra tunnellen.

Det nye supersygehus i øst forventes åbnet i 2026, altså flyttes mange tusinde arbejdspladser fra midt til øst – logisk at udbygge vejnettet her, hvilket ligesom ovenstående taler for en tredje limfjordsforbindelse i øst, i form af en tunnel mere eller andre forslag til østlig linjeføring. Derudover er der for nyligt kommet et forslag til østlig linjeføring, der er fremsat af civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning ved Aalborg Universitet **Anker Lohmann-Hansen**. I starten af december 2021 er han kommet med et nyt forslag til udbygning af E45, **Citytunnel**, som er er udviklet efter samtaler med en af Danmarks mest kendte professorer på trafikområdet, Otto Anker Nielsen, DTU. Se www.en-3-limfjordsforbindelse.dk

4. **Økonomi – er Egholm-linjen overhovedet rentabel?**

D. 15. april 2021 kl. 10.08 havde P4 Nordjylland en af Danmarks fremmeste eksperter på området for trafikforskning i radioen – Jeppe Rich fra DTU https://orbit.dtu.dk/en/persons/jeppe-rich Han udtalte, at Egholmlinjen var en meget dårlig løsning, både samfundsøkonomisk og miljømæssigt. Ja faktisk udtalte han, at Egholmløsningen miljømæssigt var direkte i strid med de begrundelser i infrastrukturplanen, der blev anvendt for nogle af de andre investeringer. Løsninger der skulle sætte miljøet højt. Trafikforsker Jeppe Rich udtalte, at Egholmlinjen er en samfundsmæssig meget dårlig løsning, samtidig med, at den lå lige på grænsen til rent faktisk at give et samfundsmæssigt negativt afkast. I hvert fald var den helt i bund på alle parametre, både trafikaflastning, økonomi og miljø, når Jeppe Rich udtalte sig om den. Jeppe Rich udtaler også, at det ikke giver mening at lave den linjeføring over Egholm, når der findes et meget bedre alternativ. Et tunnelrør, ved siden af det eksisterende på E45.

Omkostningerne for os i Aalborg er – ud over de 600 mio. kr. som vi kunne have fordelt til vores børn og gamle i stedet – at vi får mere støj, ødelagt vores grundvand, fjernet de mest unikke rekreative områder – ja Aalborg og Nr. Sundby bliver efter min mening ødelagt.

Kære politikere, lyt nu til os borgere/vælgere, jeg og mange andre ønsker en tredje Limfjordsforbindelse i Øst

Aalborg d. 09.01.2024

Med Venlig Hilsen

Karin Bisgaard Jørgensen
Lindskovvej 1
9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Camilla Rosenkilde (camillarosen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 10:20

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder – åndehuller som vi borgere nyder og som giver os en oplevelse af ro og genopladning i en ellers støjfyldt hverdag. Der er en håndfuld fritidsaktiviteter som ro- og kajakklubber, en SUP-/surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm, som vil blive negativt påvirket. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub, men blot til gå-, cykel- eller løbe-turer, samt sommer aktiviteter i Friluftsbadet. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som burde bevares og beskyttes.

En anden grund til, at jeg mener at Egholmlinjen er uacceptabel, er at linjeføringen går igennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem 30 år har lavet en kæmpe indsats for at beskytte med bl.a EU midler. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Støjpåvirkningen som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby, virker ude af trit med nutiden. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder, giver støjgener samt forurener vores drikkevand.

Med venlig hilsen
Camilla Rosenkilde Collins

Til: arp@trm (arp@trm), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Møller (mette.klaverstemmeren@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 09:14

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Det er dybt frustrerende som borger at opleve:
1. Politikere og ministerier, der ikke ønsker en dialog. 2. Usammenhængende miljøundersøgelser i området.
3. Ingen nysgerrighed til historiske lokale tal og fakta. 4. Manglende fremtidsudsigter til en grøn omstilling. 5. Ødelæggelse af et rekreativt grønt område for borgere.
6. Usikkerhed omkring asbest beholdninger.
7. Manglende kommunikation om støjgener
8. At kritikken fra bekymrede borgere ikke tages seriøst.
9. At bedre løsninger er mulige - også økonomisk set.
10. Egholm er en unik natur som få byer har.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Venligst Mette Møller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Iversen (iversenlone1@gmail.com)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 09-01-2024 08:32

Til Trafikministeriet

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Endvidere undrer jeg mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter.

Det er IKKE korrekt, at der ikke foreligger et tilfredsstillende alternativ – for det er ikke blevet undersøgt! Der er ganske rigtigt lavet analyser af flere alternativer, men det helt væsentlige er, at der i 2006 var et østligt alternativ på 10 kørespor, som i 2011 blev øget til 12 kørespor – begge med to ekstra rør under Limfjorden ud over den nuværende. Denne løsning blev fravalgt pga. store omkostninger. MEN der blev aldrig trods opfordringer undersøgt en model med blot et enkelt ekstra 3-sporet rør med mulighed for at vende trafikretningen ved spidsbelastning. Ole Birk Olesen, skiftende transportministre og senest Thomas Danielsen har afvist at få lavet en beregning på og undersøgelse af dette oplagte alternativ. Der er derfor ikke grundlag for at sige, at der ikke findes tilfredsstillende alternativer, så længe denne mulighed ikke er undersøgt. Derfor bør der ikke kunne ses bort fra Habitatsdirektivet for odder, og dermed kan motorvejen ikke etableres over Egholm. Et stort flertal af beboerne i Aalborg ønsker ikke en motorvej over Egholm, men en langt mindre naturindgribende løsning med et ekstra tunnelrør med 3 spor. Derfor bør projektet sættes på pause, og alternativet med et ekstra 3-sporet rør bør hurtigst muligt undersøges og budgetafklares.

Med venlig hilsen

Lone Iversen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Camilla Boström Madsen (cbm0404@gmail.com)
Titel: Høringssvar om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 08:32

Camilla Boström Madsen
Hobrovej 70A
9000 Aalborg

En motorvej over Egholm vil skade det fantastiske naturfrirum som øen idag udgør for Aalborgs og omegns indbyggere. Øen er et skønt opholdsrum med shelter, skov og mulighed for smukke gå- og badeture. Derudover er øen – jf. diverse rapporter – hjemsted for flere rødlistede arter og et motorvejsprojekt vil således påvirke biodiversiteten.

Derudover er det usammenhængende at vi i en tid med klimaforandringer og tiltag mod klimaudledningsgasser, at vi udbygger netværket for privatbilisme. Vi burde derimod bruge de penge (som i øvrigt er en kæmpe investering!) på projekter der giver incitament til at flytte personer fra privatbilisme til offentlig transport ved at investere mere i den kollektive trafik.

Jeg håber meget, at I vil tage mit høringssvar til overvejelse og DROPPE projektet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 01:27
Bilag: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse trm.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
   Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
   Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
   Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil

adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til dørs".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling.

Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 00:51
Bilag: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse trm.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte,

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
   Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
   Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
   Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil

adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til dørs".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling.

Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 00:00
Bilag: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm trm.docx;

Til Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelser vedr. ovennævnte.

Med venlig hilsen
Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
   Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
   Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
   Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil

adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til dørs".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling.

Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vibeke Gaunoux (vgaunoux@yahoo.dk)
Titel: Att. Transportministeriet og Vejdirektoratet vedr. d. 3 limfjordsforbindelse i Nordjylland
Sendt: 08-01-2024 23:47

Til rette m. fl ansvarlige vedkommende, som på hele Danmarks skatteborgeres vegne og Statens samlede økonomiske projekter, er med til styre økonomien og logikken i dette projekt:

Aalborg 8/1-24

Prestige og magt over økonomi, natur og klima, behov, logik og sund fornuft

Den efterhånden så berømte 3 limfjordsforbindelse i Nordjylland, som, i hvert fald på papiret, har manifesteret sig til, at være en vestlig forbindelse, der skal pløje sig igennem et område med fremragende natur og smadre en i forvejen meget lille ø – Egholm, virker efterhånden mere som et magtfuldt prestigeprojekt end et reelt økonomisk, natur og klimavenligt, logisk og fornuftigt projekt, hvor det er den sunde fornuft der styrer. Det opleves som en politisk basta beslutning, hvor høringssvar er ren proforma, trods det, at man som folkevalgt politiker skal favne den brede befolknings holdninger.

Netop natur og ikke mindst klima, er på hele verdens dagsorden i disse tider og ser man på naturen alene i Danmark, så fylder den sølle ca. 15 %, heraf 0.5 % vild natur af Danmarks samlede areal iflg. Danmarks Naturfredningsforening. Det sidste breaking news er, at politikere i Aalborg Kommunes By og Landskabsudvalg ikke mener, at Staten laver nok erstatningsnatur i forbindelse med den 3 vestlige limfjordsforbindelse. Der bliver ligefrem udtalt, at der i Aalborg Kommune ikke er ret meget natur!! **Med andre ord, tager vi natur med den ene hånd, og så bygger vi erstatningsnatur med den anden! Hvor er logikken og den sunde fornuft henne og hvad med økonomien?** Desuden er der et miljøbelastet spørgsmål ift asbestaffald, som på papiret er blevet undersøgt, men ikke desto mindre ligger der synligt asbestaffald, som skyller ind på land. Hvem ved egentlig hvor meget asbest der kan dukke op til overfladen, og hvem vil tage ansvaret når den dag kommer? Og hvad med netop Danmarks Naturfredningsforenings udtalelser om at bevare Egholms dyrebare dyreliv, i den i forvejen begrænsede danske natur? Hvem lytter til det og tager ansvar?

Det har i årevis været undervejs, at der er behov for en 3 limfjordsforbindelse, og der er da også brugt tid og penge på at undersøge muligheden for enten en østlig forbindelse – et 3 tunnelrør eller en vestlig forbindelse over Egholm, hvor den vestlige forbindelse politisk set er valgt, trods massiv kritik og modstand fra dele af især lokal befolkningen. Det helt store spørgsmål er, hvorfor der ikke sideløbende med andre projekter i Aalborg Kommune, tages stilling til, om planen efterhånden overhovedet holder og om det alligevel bedre kan betale sig at ændre planen, og ikke holde fast i en basta løsning, bare fordi, at nu et det besluttet? Som tiden går og verden forandrer sig, er det så overhovedet længere den bedste løsning?

Der er rigtig meget der skurrer. Aalborg Kommune har de senere år gjort mange tiltag, der skal begrænse biltrafikken i byen. Hele Vestbyen, som Egholm er en del af, er omlagt, så den nye Plusbus kan få plads. Det tidligere friluftsbad har gennemgået en total renovering og er blevet til hele byens lukrative og grønne friluftsområde Vestre Fjordpark. Der er brugt mange penge og ressourcer på disse løsninger. Biltrafikken i byen skal begrænses, og så vil man samtidig bygge en bynær motorvej som vi kan fylde biler på. Det hænger ikke sammen!

Efterhånden er det som om, at både økonomi, logik og sund fornuft taler mere for en østlig forbindelse. I forvejen ved vi, at den koster mindre og kræver færre ressourcer at udføre – og det er i sidste ende trods alt skatteborgernes penge der er på spil. Der ødelægges mindre natur. Der er industriområde på begge sider af fjorden med mange arbejdspladser. På Aalborgsiden fx det kommende super sygehus – (hvis budget for længst er overskredet, men vi lader som om, at vi har penge nok?), AAU, UCN og Aalborg Seminarium. Det er nemmere at koble sig på den eksisterende motorvej. I sidste ende er det et spørgsmål om en fælles samvittighed – hvem skal ”betale” for samtlige konsekvenser i den sidste ende?

Med venlig hilsen Vibeke Gaunoux

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sara Sabzevari Jensen (sara05.sabzevari@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 08-01-2024 21:45

Høringssvar – Egholm motorvej

Nej tak til Egholm motorvej!

Som størstedelen af Aalborgs befolkning kan jeg hverken forstå eller acceptere, hvorfor etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen stadig er på tale. Fordelene, hvis man overhovedet kan tale om fordele for at bygge Egholm motorvej, drukner i en stor mængde af langt større og omfangsfulde konsekvenser samt modargumenter. Disse konsekvenser og argumenter er blevet påpeget et utal af gange, herunder fastslået i andre høringssvar. Jeg vil gerne understøtte og gentage nogle af de allerede nævnte.

Motorvejen over Egholm strider direkte imod klimamålsætningen om 70% reduktion af CO2-udledningen i 2030. Dette skyldes blandt andet en forøgelse af privatbilismen. I takt med en øget biltrafik, vil mennesker også lide under øget støj- og luftforurening.

Biodiversiteten rammes også grundet motorvejen. Danmark har som en del af EU forpligtet sig til at beskytte fredede og truede arter. Arter, der befinder sig på og omkring Egholm.

Med motorvejen risikerer vi forurening af drikkevand, en forringelse af borgernes trivsel og unødvendig dårlige fremtidsudsigter for Egholm. Dette er blot få konsekvenser, og de er groft beskrevet.

Egholm Motorvej er et 50 år gammelt, forældet forslag - tiden løber ud, og der er derfor ikke plads til stædigt at holde fast i et nytteløst projekt. Vi har brug for akut handlekraft for at stoppe denne proces, der næsten er i mål – alt andet vil være endnu et bidrag til miljø- og klimakrisen.

Og hvis økonomien kan være en motiverende faktor for ikke at bygge motorvejen, så kunne de 9 mia. kr., der bliver brugt på den 3. limfjordsforbindelse, investeres i projekter med langt større udbytte for fremtiden. Et forslag ville være at omlægge transportsektoren og fokusere på den offentlige transport.

Jeg gentager: Nej tak til Egholm motorvej!

Venlig hilsen

Sara Sabzevari Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Glerup (hglerup@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Anlægslov 2023-2024 / 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 08-01-2024 21:14
Bilag: Høringssvar til Anlægslov om den 3. Limfjordsforbindelse - 2023-2024.docx;

God aften

Sender her mit høringssvar til ovennævnte og beder om kvittering for rettidig modtagelse af denne.

Pf. tak

Venlig hilsen

Henrik Glerup Gjørtz
Poul Anker Bechs Vej 176
9200 Aalborg SV

Høringssvar til Transportministeriets Anlægslovs høring 2023-2024 (trm@trm.dk og arp@trm.dk):

Den planlagte vejføring af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm bør ikke gennemføres af bla. nedenstående grunde:

Al for lidt "Value for money" – Ringe samfundsmæssig forrentning.

Overordnet er der med den forventede fremskrivning af trafikken al for lidt "Value for money" i den vejføring over Egholm, som anlægsloven forventes at pege på. Iht. Vejdirektoratets beregninger viser nu en "Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone på 0,1", det vil jeg tillade mig at tvivle på. Eksempelvis nævnes en gevinst på 582 mio grundet antal øgede kørte km, hvilket medfører stigende afgifter for bla. benzin- og dieselafgifter, hvilket ikke hænger sammen med den gradvise udskiftning af fossilbiler til fordel for bla. El-biler, som man sjovt nok bruger under temaet støj.

Ikke nok med at den i forvejen er ekstremt dyr i forhold til andre motorvejsanlæg (flere gange påvist af eksperter), den vil (iflg. Vejdirektoratet selv) kun aflaste den eksisterende E45 i den østlige del at Aalborg / Nørresundby i en korte årrække, hvorefter det alligevel vil være nødvendigt at udvide den østlige eksisterende tunnel med yderligere rør / spor, hvilket medfører en **yderligere udgift til den tid på omkring 5 mia.**, hvorfor det vil være naturligt kun at satse på udvidelsen af den eksisterende forbindelse, der både vil være langt mere effektiv, billigere og ikke mindst holdbare løsning i og med at udvikling og industri langt primært sker i den østlige del at Aalborg (Aalborg Havn / Supersygehuset / Universitetet)

En yderligere tunnel over Limfjorden vil ikke muliggøre transport af større objekter, som nogen har anført som et kriterie for Egholmforbindelsen.

Iht. Vejdirektoratets beregninger vil den maksimale besparelse tidsmæssigt ved en Egholmsforbindelse være 7,5 minut for den del af befolkningen, der enten kommer fra eller skal til den vestlige del af Vendsyssel, men da arbejdspladserne i og omkring Aalborg primært ligger i den østlige del af Aalborg, vil den tidsbesparelse gå fløjten da man så vil skulle igennem Aalborgs travle midtby for at komme fra vest til øst med de udfordringer / køer det uundgåeligt vil medføre.

En udvidelse af den østlige forbindelse fra starten vil klare hele problematikken i og med den ligger hvor tingene (udbygning, industri dermed trafikken) sker.

STØJ – I strid med RUS Indsatsområder om bla. "Bedre Trivsel og Sundhed"

Den planlagte Egholmlinie skærer igennem et meget fredeligt område med pt. meget begrænset støj og ro, og vil tilføre uforholdsmæssigt meget støj til yderligere 26.000 beboer, der bor i hele den vestlige del at Aalborg og Nørresundby – hvilket allerede er erkendt af Vejdirektoratet. Vejdirektoratet kalkulerer med gennemsnitsstøj over hele døgnet på 58, dvs. dækker over noget lavere om aftenen, endnu lavere om natten til over 80 dB i dagtimerne. Iht. WHO er støj over 53 dB sundhedsskadeligt, så det er helt uforståeligt at Vejdirektoratet så arbejder med 58 dB og så som gennemsnitsværdi.

Da den planlagte motorvej forventes hævet over eksisterende niveau hen over Sofiendals Eng / Hasseris Enge samt Lindholm på Nørresundby siden vil støjen spredes langt mere end det forventes, den

eksisterende Ny Nibevej giver allerede fra 58 – 60 db i forvejen. Endvidere giver det ikke mening at områder, hvor folk for en stor dels vedkommende opholder sig døgnet rundt, må udsættes for min. 58 dB (gennemsnitligt – og i hverdagen meget mere), hvorimod rekreative områder / fritidsområder etc. hvor folk kun opholder sig i begrænsede perioder, kun må belastes med op til 53 dB.

Derudover bliver virkningen af høje støjskærme planlagt placeret ved Dall, Skalborg og ved Nørholm vej, indkalkuleret i gennemsnitsværdierne for andre områder, bla. Sofiendals Enge / Hasseris Enge samt Lindholm, hvilket slet ikke giver mening og kun kan forståes som en måde at pynte på de reelle tal ! Herudover er de i den tidligere VVM fra 2021 planlagte støjskærme hen over Sofiendal Enge / Hasseris Enge blevet fjernet (dvs. at den støj der tidligere lå til grund for støjskærmene, nu pludselig ikke længere berettiger til opsætning af støjskærme. Med den primært herskende vestenvind, vil støjen i både anlægsfasen samt efterfølgende have frit spil og det bliver et mareridt for de nærliggende beboere.

Vil være langt nemmere, billigere samt aflaste i forvejen støjplagede beboere hvis den eksisterende østlige forbindelse bliver udvidet med ekstra rør og støjdæmpning.

DRIKKEVANDS RESOURCER - I strid med RUS Indsatsområder om bla. "Renere Natur og Miljø"

Den planlagte vejføring vil gå henover 1/3 af Aalborgs sparsomme grundvandsreservoirs (Drastrup og Sundby-Hvorup), som er blevet vogtet nidkært over i mange år med flere pålagte begrænsninger for haveejere i områderne. En motorvej samt bygningen af denne vil medføre stor risiko for forurening og dermed mulig mangel på drikkevand.

Vil ikke give problemer ved en udvidelse af den eksisterende østlige forbindelse.

Miljøpåvirkning:

Der er store udfordringer med mængden af **CO2** der udledes – både under bygningen af motorvejen og efter igangsættelse og ikke mindst efter de forventede 50 års levetid. Vejdirektoratet har beregnet at denne vestlige forbindelse ud over dette også vil genere yderligere 2400 daglige ture bare fordi den er der med ekstra udledning til følge, selvom man forventer flere ikke-fossil biler senere.

En østlig udvidelse i stedet vil ikke genere et behov i nær denne størrelsesorden

***Asbest* - I strid med RUS Indsatsområder om bla. "Renere Natur og Miljø"**

Allerede dokumenterede asbestdepoter ved Limfjorden, Lindholm og ved Dal, der vil skulle håndteres på en sikker måde, men som potentielt kan blive en forurenings-katastrofe.

Vil ikke give problemer ved en udvidelse af den eksisterende østlige forbindelse.

Dyreliv på Egholm / Natura 2000 område (Overtrædelse af EU-direktiv)

Byggeriet vil forstyrre og gribe ind i flere fredede Bilag IV dyr og fugle i strid med EU-direktivet omhandlende Natura 2000 områder, og derudover vil Vejdirektoratet med særdeles kritisable metoder skræmme en del af de fredede dyr (Bilag IV-arter) fra Egholm og Lindholm Å, på trods af at der reelt eksisterer alternativ(er) til Egholm linien, men som Transportministeren/Ministeriet og Vejdirektoratet hårdnakket lukker øjnene for.

Dette er bragt til EU for at stoppe denne ulovlige fremgangsmåde.

Vil ikke være et problem ved udvidelse af den eksisterende østlige forbindelse !

Ud over ovennævnte indsigelser, vil jeg gerne klage over den meget korte høringsfrist for dette. Fristen burde være min. 1 – 2 måneder længere.

Er endvidere helt uforstående overfor den mangel på koordination fra Transportministeren's / Transport-ministeriet's side samt mangel på naturlig inddragelse af Miljøministeriet, og kan kun forstå det på den måde at Trafikministeren/Trafikministeriet fuldstændig har lukket af for alle normale og gængse demokratiske tilgange og kanaler i denne sag, og hårdnakket insisterer på at den engang for 10 år siden løst aftalte (og ikke officielt vedtagne) linieføring over Egholm, nu absolut SKAL gennemføres, koste hvad det vil.

Det selvom der siden er gået mange år, hvor udviklingen i mellemtiden har ændret sig og gør, at denne linieføring overhovedet ikke vil være hverken den bedste, billigste og mindst belastende for beboerne i Aalborg og Nørresundby.

Det vil derfor være helt rimeligt enten at droppe denne linieføring i udkastet til anlægsloven, eller sætte den på hold indtil man har undersøgt alternative løsninger for en <u>østlig</u> udvidelse af Limfjordsforbindelse

Venlig hilsen

Henrik Glerup Gjørtz

Poul Anker Bechs Vej 176

9200 Aalborg SV

Mobil: 41812405

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Hjertmann (a.hjertmann@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 20:50
Bilag: Høringssvar anlægsloven.docx;

Hermed vedhæftet høringssvar.
Mvh
Ane Hjertmann

Sendt fra Outlook til Android

Biodiversitetskrise

Helt forsætligt, fordriver man en strengt beskyttet art (Odder) fra dens naturlige levested (som også er strengt beskyttet mod ødelæggelse), for at undgå at projektet vil omfatte en forsætlig forstyrrelse af bilag IV-arter. Det mener jeg er stik imod hensigten med lovgivningen, som er at beskytte arten mod forstyrrelse og beskytte dens levested mod ødelæggelse. Man mener altså at man ved at fordrive odderen fra området i anlægsfasen kan undgå at handle i strid med habitatdirektivets artikel 12, litra b. Jeg mener ikke, at man lever op til sit ansvar for at beskytte arter og undgå tab af biodiversitet ved at anlægge en ny motorvej i beskyttet natur og hvor strengt beskyttede arter lever og yngler. Jeg mener, at man ved at anlægge en ny motorvej, der ødelægger habitater og dræber arter handler i strid med den internationale forpligtelse for at stoppe tab af biodiversitet.

Som afværgeforanstaltning pga. ødelæggelse af yngle- og rasteområder for bilag IV-arter, samt som vilkår for at ødelægge § 3-beskyttet natur, vil man udlægge erstatningsnatur. Dette er stik imod den viden vi har omkring effekten og tidshorisonten ved at skabe ny natur. Det tager årtier eller mere, at skabe ny natur og der er ingen garanti for succes. Vi har ikke årtier! Tabet af biodiversitet og konsekvenserne derved sker lige nu. Hvis vi skal forsøge at bremse tabet af biodiversitet, skal vi prioritere at bevare den eksisterende natur først, reducere den skadelige påvirkning på naturen og *så* etablere nye naturområder.

Klimakrise

Der er en enormt stor CO2 udledning på hele 300.000 ton ved anlæg af 20 km helt ny og firesporet motorvej. Det mener jeg strider direkte mod Paris-aftalen som Danmark har underskrevet i 2015 og som forpligter verdens lande til at nedbringe deres CO2-udledninger. Ud over den helt åbenlyse direkte udledning, der er i anlægsfasen, så bidrager motorvejen også til at øge den ekstremt CO2-udledende transportsektor. Transportsektoren stod i 2019 for ca. 29 % af de samlede danske udledninger (ifølge Energistyrelsen). Ved at give bedre forhold for bilister, vil man øge bilismen. Ved at øge bilismen, vil man øge det årlige CO2 udslip.

En del af bilismen vil i fremtiden være el-dreven, men jeg mener ikke man kan tillade sig at bygge en motorvej som vil øge bilismen, før denne omstilling til el-biler er indtruffet. Det vil indtil da utvivlsomt føre til en merudledning af CO2 som er direkte i strid med det ansvar vi har for at reducere vores CO2-udledninger.

Jeg mener altså, at man ved at anlægge en ny motorvej, der medfører øgede CO2-udledninger handler dybt uansvarligt og i strid med de hensigter man har erklæret i Paris-aftalen og i den danske klimalov.

Afrunding

Jeg har valgt at fremhæve motorvejens konsekvenser på biodiversitet og klima fordi det er de to altoverskyggende kriser, som vi står i og som vi for alt i verden skal kæmpe for at stoppe. Men ud over konsekvenser for natur og klima, vil motorvejen medføre mange andre negative konsekvenser for mennesker, bl.a. helbredsskadelig støjforurening og tab af grønne, rekreative områder. Dette påvirker livskvaliteten og helbredet for de mange mennesker som bor i og benytter området. Men det er altså ikke blot disse mennesker som rammes. Ser man dette projekt i forbindelse med andre anlægsprojektet og løfter blikket fra det konkrete geografiske område og ser på den samlede påvirkning af motorvejsprojekter på natur, klima og miljø, så fratager man fremtidens generationer retten til et godt og sundt miljø. Noget som burde være en grundlovssikret ret og som ikke bør kunne sættes over styr til gengæld for en *lidt* hurtigere morgentrafik til gavn for enkelte nordjyder og virksomheder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sofia Bach Mikkelsen (sofiabachmikkelsen@gmail.com)
Titel: Egholm Motervej
Sendt: 08-01-2024 20:42

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægger flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, for hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen Sofia

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kjeld Richter-MIkkelsen (kjeld.richter.mikkelsen@gmail.com)
Titel: Indsigelse imod mod planerne om bygning af en vest forbindelse over Egholm.
Sendt: 08-01-2024 20:27

Den foreslåede linjeføring af motorvejsforbindelse over Limfjorden er stærkt betænkelig, på grund af:

Den vil ødelægge den naturmæssige perle Egholm er, og som ligger få kilometer fra Aalborg Centrum. Dels har øen en række naturmæssige perler incl. dyrelivet, og dels kan den med den nuværende isolerede placering bevare og med tiden udbygges til et enestående rekreativt bynært område.

- Det er planlagt, at forbindelse skal gå igennem miljøbelastende områder (bl.a. asbest affaldsdepot og andre)
Man må frygte miljøbelastningen, hvis man vil fjerne disse, eller i værste fald laver dårlige løsninger (bl.a. på
af økonomien) som i løbet at en årrække vil udvikle sig til miljøbomber.

- Trafikalt mangler hele projektet en gennemtænkt løsning på det problem der ligger i, at den trafikbelastning vest-
forbindelse vil medføre ikke har taget højde for, at den planlagte forbindelse ikke har noget acceptabel trafik-
forbindelse ind til Aalborg Centrum, eller områderne i Aalborg ØST hvor de store arbejdspladser befinder sig.

Jeg skal bede om at få tilsendt en bekræftelse på modtagelsen af min indsigelse.

Med venlig hilsen

Kjeld Richter-Mikkelsen
Østerbrogade 128
9400 Nørresundby
21246653
kjeld.richter.mikkelsen@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Poul Kærsgaard (poulhk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov om 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 20:14

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod forslaget om at lade en 3. limfjordsmotorvej løbe henover Egholm.

Jeg bor i bydelen Hasseris og frygter for støjgener og forurening fra motorvejen. Aalborg har ikke brug for mere støj.

Jeg er imod at lade en motorvej løbe henover et sårbart drikkevandsområde, som det er planlagt.

Helhedsbilledet af fjorden med Egholm derude kan nydes fra mange høje punkter i Aalborg. En motorvej på tværs af øen og fjorden vil fuldstændigt ødelægge denne smukke oplevelse.

Med venlig hilsen
Britta Kærsgaard
Stolpedalsparken 123
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Lasota (a.lasota007@gmail.com)
Titel: Høringsvar Imod den 3. Limfjodsforbindelse over Egholm
Sendt: 08-01-2024 19:00

Transportministeriet

Stop den tåbelige ide om at få en motorvej lige igennem Aalborg by via Egholm. Vi har allerede motorvej, der kører næsten lige igennem centrum. En mere vil samle motorstøj fra begge sider af Aalborg og så vil city være inddæmmet i larm fra bøde øst og vest. Der er ingen fornuftig storby der vil føre en motorvej igennem SÅ tæt på byen. De fleste vælger at føre motorvejen i en stor bue UDEN om byen! Alt anden vil være tåbeligt. Se nu på Aarhus og København der kører den udenom.
Det er absolut intet argument, at det er godt, at det kun tager 10 min. at komme på motorvejen, hvis man bor på sofiendal enge, fordi det gør det allerede nu. Der er ingen steder i Aalborg hvor det tager lang tid at komme på motorvejen idet denne nærmest løber lige igennem byen.
I de store byer passer man på de grønne områder det er det der giver en by liv og håb og især øger grundværdien, at der er kort til grønne områder. Ikke at du har støj fra motorvejen i din baghave. Alle der sælger boliger ved at motorstøj får priser til at falde. Der er ingen, der vil have de boliger. Det dyreste boligområde i Aalborg, nemlig Hasseris, vil opleve dette, hvis der kommer en forbindelse over Egholm. De ligger højt og lyden vil komme derfra idet vinden de fleste gange bærer den vej. Det kan godt være, at I mener lyden ikke er høj, men når der i forvejen er ingen lyd, så vil lidt larm allerede være for meget.
Lav en ny undersøgelse af støjniveauet ud over Aalborg, hvor man breder det ud over hele byen, så vil man kunne se på den, at der vil komme mere motorlarm end vanligt. Det kan godt være at det ikke går over de anbefalede og skadelige niveau af dB, men man vil kunne høre støjen og det vil påvirke alles holdning til den vej. Især dem der kommer til at bo midt imellem de 2 motorveje. De vil få støj fra begge sider. Prøv at måle på det! Derudover så er Sofiendal enge ikke sat på kortet over den måling der er nu og man har ikke målt der, hvor de er på den undersøgelse, der er lavet. De vil blive blæst væk af larm. Så vil der stå flere boliger tomme der end der allerede gør nu.

Hvis man kører på motorvejen i nordlig retning som det er nu i myldre trafikken er der ingen kø. Motorvejen er næsten tom. Problemet er knudepunktet i til og frakørslerne før og efter tunnelen. Derfor vil det give fin mening at lave et nyt tunnelrør som ikke har til og fra kørsler ved tunnelen men som tager al trafik forbi Nørresundby så pendler nemt kan komme forbi. Det mindsker formentlig trafikken der.
Man burde lave en ny undersøgelse af trafikforholdene idet den eksisterende er forældet! Denne vil formentlig vise som en professor fra Aalborg universitet har skrevet om i nordjyske avis at 3. Limfjord forbindelse over Egholm ikke løse de trafikale problemer. Derudover er forbindelsen over Egholm væsentlig dyrere end et nyt tunnelrør!
Så spar på pengene, brug dem fornuftigt og tænk på de personer der skal bo ved motorvejen. Ville I selv have en motorvej i baghaven? Hvad har de sagt i Silkeborg hvor der er lavet det samme. Der er mange utilfredse.

Det er de mest tåbelige brugte milliarder. Brug nu hovedet i stedet for altid at tænke på hvilket aftryk man som politiker har fået sat i sin valgperiode. Tænk længere frem end få år. Egholm forbindelsen vil ikke aflaste trafikken nok i fremtiden. Der ER behov for et nyt tunnelrør uanset, s spar på pengene og vælg den løsning først.

Jeg har indtryk af at det bl.a. er lufthavnen, hvor vores tidligere borgmester sad i bestyrrelsen, der gerne vil have en forbindelse over Egholm. Det lyder i mine ører lidt problematisk, at man som politiker kan have sådan en post og så være med til at bestemme, hvor en motorvej skal være. Man kan ikke lade være med at tro at holdningerne bliver lidt farvet og påvirket af den bestyrelsespost.
Jeg kan ikke se nogen fordel ved at ligge en motorvej over Egholm, det kommer ikke til at gavne nogen, ud over måske trafikken til lufthavnen, hvis man bor udenfor Aalborg. Det tager nemlig igen ikke lang tid at komme til lufthavnen, hvis du bor i Aalborg eller i forstæderne til Aalborg.

Pas på Egholm af flere grunde. Naturen og det fine miljø vil ikke forblive hvis der kommer en motorvej

igennem. Den vil ende som Sprogø. Den er der heller ikke nogen der besøger længere og beboer er der heller ikke.

Husk det I laver nu kan IKKE laves om. Naturen og miljøet lider og motorvejen over Egholm vil forstærke dette.
Jeg håber inderligt at fornuften snart går op for politikerne og at der ikke kun tænkes fortjeneste og effektivisering, men også på mennesker og dyr samt fremtid.

Venligst
Anne Lasota

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alma Rosa Willumsen (almawillumsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Egholm motorvej
Sendt: 08-01-2024 17:49

Jeg er skuffet over planerne om at etablere endnu en motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor

borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Hilsen Alma Rosa

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jørgen Petersen (jp@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 17:24
Bilag: Høringsvar.pdf;

Indsigelse vedr. påtænkt 3. Limfjordsforbindelse

I en tid

hvor CO2 udledningen skal nedbringes giver det ingen mening at bygge flere motorveje

med biodiversitets- og naturkrise giver det ingen mening at forringe naturen til fordel for mere privatbilisme

med ressourceknaphed giver det ingen mening at bruge de knappe ressourcer på tiltag der øger CO2 udledningen

hvor tiliden til demokrati og folkestyre er under pres, giver det mening at bruge forkortede høringsperioder og gamle VVM redegørelser for at trumfe noget igennem

Den 3. Limfjordsforbindelse bør under ingen omstændigheder etableres over Egholm.

Jørgen Petersen
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birgitte Lund Ovesen (birgitte@lundovesen.dk)
Titel: Vs: HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL ÆNDRING TIL ANLÆGSLOVEN IFM. 3.LIMFJORDSFORBINDELSE
Sendt: 08-01-2024 16:50
Bilag: Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet.docx; Høringssvar Drikkevand.docx; Høringssvar Klimamæssige konsekvenser.docx; Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment.docx; Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger.docx; Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv.docx; Høringssvar Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik.docx;

Undertegnede fremsender hermed mit høringssvar til forslaget om ændring af anlægsloven i.f.m. anlæggelse af 3. limfjordsforbindelse. Samt høringssvar/kommentarer vedr. miljøkonsekvensvurderingerne ved anlæggelse af samme.

Jeg finder det overordnet uacceptabelt at forhold omkring drikkevands-, støj- og asbest forurening vil påvirke store dele af befolkningen i Aalborg, Nørresundby og på Egholm ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm som foreslået.

Foreslåede alternative forbindelser vil ikke medføre de samme gener og vil samfundsøkonomisk sandsynligt være mere rentable.

Vedlægger uddybende dokumentation .

Med venlig hilsen
Birgitte Lund Ovesen
Sendt fra min iPad
Hasserisvej 106
9000 Aalborg
+4540926197

Sendt fra min iPad

Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKR er, som VVM 2021, mangelfuld i beskrivelser af bilag 4 arter i området ved Egholm og de sydlige områder for fjorden. Den er ikke korrekt i vurderingerne og evner ikke at leve op til de nationale lovgivninger og internationale forpligtigelser.

Danmark har underskrevet FN biodiversitets convention 2020 Text of the Convention (cbd.int) og igen den 19 december 2022 COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org). Biodiversitet og den voldsomme nedgang og tab (World is 'on notice' as major UN report shows one million species face extinction | UN News) er en forpligtigelse Danmark har for at modvirke og bekæmpe.

EU Parlamentet ønsker, at EU tager førertrøjen på og sikrer, at 30% af EU's territorie består af naturområder fra 2030 og inkluderer biodiversitet i alle EU's politikker fordi det er et problem. Ikke kun for naturen men for menneskeligheden. Tab af biodiversitet: Hvorfor er det bekymrende, og hvad er årsagen? | Nyheder | Europa-Parlamentet

Natur og biodiversitet handler om en moralsk forpligtigelse, og gennem denne sikre liv og muligheder for kommende generationer. Danmark, herunder også regionen, har forpligtet sig til at i 2030 skabe effektiv beskyttelse af 30% vild natur og 30% havmiljø og vandmiljø UN Biodiversity Conference (COP 15) (unep.org)/ COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org), EU Biodiversity strategy for 2030 (europa.eu).

Den danske lovgivning og internationale konventioner som MKR skal forholde sig til, og som Vejdirektoratet er forpligtigede at overholde er:

Bekendtgørelse af Konvention af 5. juni 1992 om den biologiske mangfoldighed (Biodiversitetskonventionen) (retsinformation.dk)

COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org)

Home | Convention on Biological Diversity (cbd.int)

EU Habitat direktiv (1992), The Habitats Directive (europa.eu)

Bern konventionen (1979) Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats (Bern Convention) - Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats (coe.int)

Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet

Et af de mange områder som er dækket af disse konventioner og lovgivning, er de bynære områder ved Egholm og natura 2000 området ved og vest for Egholm. EU har en strategi Natura 2000 (europa.eu) at disse områder skal udvides, for at leve op til konventionerne og dermed den moralske forpligtigelse.

Når områderne på og ved Egholm er så vigtige mht. til efterlevelse af konventionerne, handler det om at området er et habitat for flere bilag 4 arter (jf. EU-habitat direktivet), rød listede, specielt: den lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) hvor mere end halvdelen af verdenspopulationen befinder sig (VVM 2021 konkluderer mere 27.000 observation i undersøgelses perioden) (se høringssvar), strandtudsen (*Epidalea calamita)* som alle tudser og frøer total fredet, men hvor specielt strandtudsen er under pres idet den er så habitat afhængig. På Egholm og i engene syd for fjorden er der en stor population (se høringssvar).

MKR skal beskrive dette og vurdere konsekvenserne iht EU VVM-direktiv. Dette evner den ikke.

Odder (rød listed)

Odderen (*Lutra lutra*) lever og yngler på Egholm. Odderen er logo for Bern konventionen, og skal beskyttes.

MKR formulerer:

Fravigelse for bilag IV-arten Odder - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 29: "Fravigelsesansøgningen omfatter alene bilag IV-arten odder jf. habitatdirektivets artikel 12. Projektet omfatter, som beskrevet i afsnit 2.3, ikke forsætlig indfangning eller drab af individer af bilag IV-dyrearter (artikel 12, litra a) eller forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen (artikel 12, litra c). Forsætlig forstyrrelse af bilag IV-dyrearterne, særligt i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer (litra b) kan undgås ved implementering af afhjælpende foranstaltninger for f.eks. perioden for anlægsarbejdets udførelse, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt). Projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen inddrages permanent til det kommende vejanlæg, og vidensgrundlaget for, i hvilken grad yngle- og rasteområderne kan erstattes med nye lokaliteter, samt Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 30/47 funktionaliteten for disse for odder, er mangelfuldt. Det kan jf. miljøkonsekvensrapporten på det foreliggende vidensgrundlag heller ikke udelukkes, at projektet forstyrrer odderen i driftsfasen som følge af trafikstøj samt vejens barrierevirkning. Vidensgrundlaget for, hvordan støj påvirker odderen, er mangelfuldt. Fravigelsen omhandler således artikel 12, stk. 1, litra d) for arten odder."

Side 37:"Der er ingen videnskabelige undersøgelser af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes ingen videnskabelige undersøgelser eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværgeforanstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/. De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 38/47 videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle-og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.!

Side 41: "Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterårvinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder. Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, støj fra naturlige fjender og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet

igangsættes. Efter forstyrrelse opsættes finmasket hegn mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder for at undgå tilfældig indvandring af arter til anlægsområdet, samt at anlægsmaskiner mv kører ud i de omgivende områder."

MKR. Side 47: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30//31//30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm. Det er vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder /31/.

MKR side 451: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højst er et par voksne oddere tilknyttet Egholm, samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm.

MKR fastslår at anlægsarbejde og drift vil en ikke" funktionalitet" for odder. Her konkluderer man at odderen ikke kan sameksistere med projektet. Bemærkningen om en fravigelsesansøgning skal begrundes i en samfundsnødvendighed. Dette er ikke tilfældet da alternativer til linjeføringen eksisterer, men som ikke er belyst i MKR og VVM 2021.

Odderen yngler hele året, så en periode hvor de kan "skræmmes væk" fra området eksisterer ikke. At terrorisere drægtige odder og odder med unger med hunde, er både dyretisk, moralsk forkasteligt, og bryder voldsomt med Hundeloven § 12.
Antallet af ynglende odder er ikke korrekt ift. de lokale og de studier som er lavet på Egholm. Vurderingen er flere par. Disse observationer spiller jo fint sammen med den usikkerhed som er i notatet "VURDERING AF ANTAL ODDERE OG EVENTUEL YNGLEAKTIVITET AF ODDER PÅ EGHOLM" V/ Af Natasha Lizette Lundt og Sussie Pagh, 6. JULI 2023. Notat er en analyse af videosekvenser og ikke et feltstudie, og udtrykker usikkerhed om hvad som observeres i sekvenserne. Konklusionen skriver, at det er " Ud fra kendskabet til odderes territoriestørrelse er det mest sandsynligt, at der højest findes et par voksne oddere på selve Egholm. Både på fastlandet syd for Egholm og på den sydlige del af Egholm fangede kameraerne i april 2023 to voksne individer. Det ene af de voksne individer på fastlandet har en pelsskade ved halsen, og det kan derfor dreje sig om forskellige individer, som færdes hhv. på fastlandet syd for Egholm og på Egholm Syd. På et klip fra et kamera på Egholm Syd ses en hunodder med en unge. Der er således mindst to voksne oddere på Egholm, og en hun med unge."

Der er modsigelser i denne konklusion som dermed indikerer at lokale studier er mere troværdige i deres observationer i feltet.

Det andre notat som MKR henviser til Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30 N2023_30.pdf (au.dk)

Dette notat modsiger hvad MKR beskriver:

"Aarhus Universitet har ikke kendskab til publikationer om afværgetiltag eller erstatningshabitater for forringede eller ødelagte yngleområder for odder eller om effektiviteten af sådanne tiltag."

"Der er ikke publiceret undersøgelser, der dokumenterer med nogen videnskabelig sikkerhed, at 'odder-fristeder' og kunstige huler kan anvendes til at forbedre den økologiske funktionalitet af yngleområder eller som erstatning for ødelagte yngleområder."

”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det 7 kan ikke udelukkes at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder.”

Vejdirektoratet udtaler i DR 17/12, 2023, 19.56 Hundelort og dyrelyde skal skræmme oddere væk fra 3. Limfjordsforbindelse | Nordjylland | DR: ”Vejdirektoratet påpeger, at de blandt andet har talt med eksperter fra Miljøstyrelsen og flere af landets universiteter. - Vi har samlet alle, vi kunne finde, som ved noget om det her. De kloge folk har vurderet, at det her er et tiltag, som man mener vil virke, siger Karsten Kirk Larsen, der er afdelingsleder i vejplan og miljøafdelingen i Vejdirektoratet.”

Det kan konkluderes; at det ikke er videnskabeligt belæg for dette, at de eksperter man henviser til fra Universiteter ikke i deres notater er enige, at det ikke er muligt at finde belæg for dette fra Miljøstyrelsen, og at det er et lovbrud iht. Hundeloven §12.
De ”kloge folk” som vejdirektoratet henviser til er ikke muligt at identificere.

Flagermus

MKR Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk) er mangelfuld og fejlbehæftet i beskrivelse af flagermus, population og adfærd.

- Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),
- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

MKR, Side 15: Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Vurderingen er ikke korrekt, og omvendt skriver MKR om risiko side 50, Tabel 4-2: Flagermusarter i Danmark og deres risiko for trafikdrab og andre negative effekter af veje og jernbaner ud fra deres typiske flyvemønstre og -højder: **at den er høj til meget høj**

Der vurderes altså at en motorvej vil hæve en væsentlig påvirkning.

MKR modsiger sig selv.

MKR side 51; I forhold til landskabsbroer viser studier, at 98 % af de undersøgte flagermus vælger at flyve under vejen i stedet for over vejen, når der er tale om større broer, der fører vandløb under vejen (Bat mitigation measures on roads – a guideline, 2016)

Med henvisning til motorvej beskrivelsen, er der ikke muligt for flagermus i området Egholm ø og syd for fjorden, samt Hasseris enge, at flyve under vejen. Motorvejen går på en dæmning. Det er ikke en bro.

Relevansen er derfor ikke til stede, og de 98% af flagermus MKR henviser til, vil flyve over vejen.

MKR, side 51: Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Vurderingen er ikke korrekt. Jf. Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),

- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

Også her modsiger MKR sig selv:

MKR side 56: Omkring Hasseris Å viste lytning til fods stor aktivitet af flagermus under lygtepælene på Nørholmsvej, primært sydflagermus. Yderligere er der stor aktivitet ved søerne i Klostereng, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af vand-, dam- og sydflagermus. En registrering mellem de to søer midt sommer 2020 viste flest registreringer af troldflagermus og brunflagermus, men ingen registreringer af vand- og damflagermus, og generelt færre registreringer end i 2019

MKR side 97: På baggrund af kortlægningen af flagermus, vurderes det, at området, hvor den 3. Limfjordsforbindelse anlægges ikke rummer væsentlige ynglebestande af flagermus, men at flagermus forekommer i almindeligt i hele området. Flagermus har en stor aktionsradius på flere kilometer, og det vurderes, at et nyt vejanlæg i driftsfasen vil udgøre en permanent barrierevirkning. Barrierevirkningen vil medføre, at nogle arter af flagermus vil krydse vejen sjældnere eller have større risiko for at blive dræbt i trafikken. Alle flagermusarter registreret i forbindelse med projektet bruger strukturer som levende hegn, vandløb og skovbryn som ledelinje i større eller mindre grad, når de flyver mellem opholdssteder og fourageringsområder.

Denne vurdering er ikke med videnskabelig vished, og er i modstrid med det reelle billede som er og som MKR skriver på siden 56.

Et studie af Bennett & Zurcher 2013 When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats - Bennett - 2013 - The Journal of Wildlife Management - Wiley Online Library, Viser at med tydelighed problemerne med veje og flagermus.

MKR vurdering om støj med henvisning på siden 592 til Luo et al. 2014, så er den ikke i reference listen. Den kan ikke findes på Google Scholar eller Semantic scholar, eller ikke på Max Planck Institut hjemmeside.

MKR side 481: Dertil bør tilføjes at støj også kan forårsage fysiologiske effekter (fx stress) og ikke-auditoriske effekter /80//79/. Permanent høretab opstår enten ved meget kraftig lydpåvirkning over grænseværdien for permanent høretab, eller ved gentagne udsættelser for kraftige tilfælde af midlertidigt høretab. Midlertidigt høretab fortager sig over en periode, som kan vare fra minutter og op til flere døgn. I perioden med høretab vil et dyrs evne til at orientere sig, finde føde og kommunikere med artsfæller være begrænset ift. normalen. Påvirkningsgraden på dyrets vitale funktioner er afhængig af hvilke frekvenser af hørelsen som har fået en forhøjet tærskelværdi. Grundet den frekvensafhængige forskel i

følsomheden overfor støj, fastsættes grænseværdier udfra en vægtning af støjkildens frekvenser i forhold til dyrets høretærskler.

Et studie der kan dokumenteres er How Noise Affects Bats and What It Reveals About Their Biosonar Systems | SpringerLink, Smotherman et al 2021: "Echolocating bats use sounds for both perceiving their surroundings and social communication, which makes bats vulnerable to environmental and anthropogenic noise. Whether a particular noise source affects bats depends upon the acoustic properties of the noise and those of the bat's pulses as well as whether the bat is roosting, commuting or foraging." This chapter reviews some of the key discoveries on this topic that have emerged since the first North American Society of Bat Research (NASBR) meeting 50 years ago. A variety of different experimental approaches focused on noise have synergistically advanced the study of bat biosonar and acoustic communication. Psychoacoustic studies used noise stimuli to probe mechanistic questions about how the bat's brain processes and interprets echoes. Behavioral studies examined the long-term effects of intense noise on bat hearing, revealing that bats were surprisingly resistant to noise-induced hearing deficits at noise levels that cause hearing loss in other mammals. Lab and field studies have explored how bats respond to noise, focusing especially on behaviors that appear to successfully mitigate its negative effects. Field research has investigated the ecological consequences of both natural and anthropogenic noise, identifying the significant threats of noise pollution for bat populations. Collectively, these studies provide a cohesive framework for understanding the evolution of bat biosonar while also identifying key issues for ensuring their conservation."

Dette studie påviser at flagermus er sårbare for miljø og menneskabt støj!

Det viser at støj for flagermus er en trussel. Nogle frekvenser ser ikke ud til at påvirke, medens andre gør. Det afgørende er at med vished sikre beskyttelsen, hvor deres fouragering og kommunikation er altafgørende.

Skovhornugle og andre truede dyr

Skovhornuglen er ikke beskrevet i MKR og undersøgt, men dokumentationer viser at den yngler ved Nørholmsvej 101. Der er observeret 3 unge 2020, 1 unge 2022 og 2023.

Generelt er MKR mangelfuld vedrørende beskrivelse af Rovfugle (eks. Musvåge, Tårnfalk), Isfugle, Landsvale, Bysvale, og Fiskehejre (ved Hasseris å, daglige observation 1-3, helt op til 7 fugle i området)

Hare yngler i området, Pindsvin havde i sommer 2021 3 unge, en Brud er observeret sommeren 2023.

Bilag 4 arter i området vil ikke få nogen gavn af, hvad MKR med Faunapassager beskriver som "løsninger".

Faunapassager er i området, udelukkende et forsøg på at legitimere anlæg af en motorvej. Den faktiske virkning vil være 0.

Det er ikke relevante områder som dyr vil passere og passere til, og de dyr som er beskrevet her, vil ikke kunne bruge dem eller kunne opretholde deres habitat.

Erstatningsnaturen som er beskrevet vil ikke være nok, ikke relevant og ikke et argument for de bilag 4 og rødlistede arter som bliver direkte berørte og truede.

MKR er mangelfuld på baggrund af de ikke eksisterende feltstudier, og evner ikke at beskrive og omfatte biodiversiteten og levevilkår for bilag 4 arter i området. De er supplerede af VVM 2021 som også var udsat for kraftig kritik i deres metode og mangel på de nødvendige feltstudier.

MKR fremstår uden videnskabelig vished, uden løsninger, og med manglende og fejlbehæftede beskrivelser.

Dansk lovgivning, Internationale konventioner, EU VVM-direktiv, Videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Motorvejen over området og Egholm strider mod disse.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen.

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Danmark, som alle andre lande, har alvorlige problemer med at sikre befolkningen rent drikkevand.

At projekter og anlægge en motorvej gennem områderne ved Drastrup, Hvorup Lindholm vandværksområder, er ikke bare i strid med EU-lovgivning og dansk lovgivning Drikkevand og vandforsyning - Miljøstyrelsen (mst.dk), Vandforsyningsloven (danskelove.dk),

Beskyttelsen skal tages alvorligt jf Miljøstyrelsen har rettet op på fejl og mangler i forvaltningen af dispensationer på drikkevandsområdet - Miljøministeriet (mim.dk), Rapport (mst.dk).

- Drinking water - European Commission (europa.eu): The main pillars of EU drinking water policy are to:

- protect human health by ensuring the quality of water intended for human consumption
- ensure that drinking water quality is controlled through standards based on the latest scientific evidence
- secure efficient and effective monitoring, assessment and enforcement of drinking water quality
- provide Europeans with adequate, timely and appropriately information
- and to improve access to water intended for human consumption

- Drikkevand direktivet EU EUR-Lex - 32020L2184 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
- Implementing Decision Drinking Water Directive Watch List - European Commission (europa.eu)
- Understanding the Drinking Water Directive - ECHA (europa.eu) Improved quality and access to drinking water for all Europeans - European Commission (europa.eu)
- Safer drinking water for all Europeans (europa.eu)
- Guidelines for drinking-water quality: Fourth edition incorporating the first and second addenda (who.int)

Grundvandet ved Drastrup har været beskyttet i 30 år, med støtte af EU Final agreement on quality and access to drinking water (europa.eu).

I MKR, side 514, er der en overfladisk og ukorrekt beskrivelse af vandkvalitet og sårbarheden. I VVM 2021 beskriver man, at man i anlægsfasen vil påføre grundvandet ved Drastrup en "Irreversibel påvirkning", med en ændring af den kemiske sammensætning, i et moderat omfang dvs. 10-50 km diameter. Dette betyder at vandet vil blive forurenet i et ikke konsekvensvurderet omfang.

Den overfladiske beskrivelse formår ikke at analysere at grundvandet i Drastrup består af tre lag: det øverste og nederste er det rene drikkevand, som bliver brugt. Det er mellemlaget som indeholder nitrat, og som stammer fra perioden inden beskyttelsen. Det vil være ødelæggende at ikke håndhæve denne.

Lindholm Hvorup vandværk er i samme situation, og vil have den samme påvirkning.

I alt får Aalborg ca., 40% af drikkevandet fra disse to områder, hvor Drastrup står for mere end 30%.

Miljøgis vest Aalborg og Nørresundby (mim.dk) Miljøgis (mim.dk Drastrup) viser med tydelighed områderne og den risiko der er ved de beskyttede områder!

Det er ikke vandværksboringerne der er direkte udsatte med arealet hvor de pumper fra! Vejteknisk beskrivelse_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk)

Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk), Side 8: Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet. Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

MKR, side 509: Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i en årrække. Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune /4/

MKR side 509: Indsatsområdet sydøst for Limfjorden er omfattet af Indsatsplan OSD 1435 – Klarup Vandværk og Aalborg Vand /14/ og /15/. Linjeføringen berører ikke vandværkernes indvindingsoplande i dette område.

MKR, side 510: Områdernes tynde lerede dæklag medfører, at de primære magasiner er meget sårbare over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Der skal derfor ved planlægning, udførelse og drift af veje tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger.

Ovenstående modsiger både sig selv og de faktiske forhold. De er ikke korrekte og forholder sig ikke til de reelle problemer mht. at anlægge en motorvej her. Ser man på arealet og kort figur 13,5, side 511 – er det ikke drikkevand boringerne som er problemet det er indvindingsområdet! Motorvejen gennemskærer området, hvor sårbarheden er stor. Meget af det øverste, rene, drikkevand ligger 0.5 meter under terræn. Dette kan ikke beskyttes ved anlægsfasen, og den "irreversible påvirkning" vil komme.

Det samme ved Lindholmvandværk, figur 13,6, side 512,

MKR, side 519: På det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at vurdere forekomsten af den mere reducerede vandtype. Vandstandssænkning på lavbundsarealer vil dog som udgangspunkt medføre risiko for udvaskning af okker, pga. iltning af jernforbindelserne i jorden.

Anlæg og Grundvandssænkning betyder en irreversibel påvirkning af den kemiske sammensætning, hvor det ikke kun er okker, men også kemikalier, mikroplastik og salter. Jf. side 520: Grundvandssænkninger kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske

lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne. Grundvandssænkning kan ligeledes medføre mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning. Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand. Side 522: Grundvandsforekomster. Området overlappes af grundvandsforekomsterne dkmj_1099_ks, dkmj_305_ks, hvor der er god kemisk tilstand, men ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.

MKR, side 526: Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer, angivet i Tabel 13-10.

MKR, side 528: På baggrund af ovenstående vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset.

Denne vurdering er i modstrid med det som står oven, og derfor ikke en korrekt konsekvensvurdering. På den ene side, siger man at man ikke har data nok til en kvalificeret vurdering, på den anden side mener man at der er/kan være et "ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink." At vurdere dette som "at påvirkningen er begrænset i anlægsfasen" mangler videnskabelig vished og modstridende.

MKR, side 531: Fjernelse af en del af grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandet, kan have betydning for den lokale mulighed for indvinding, samt føre til påvirkning af vandløb og vådområder. For byggegruberne vil der dog ikke blive fjernet den samme mængde grundvand fra ressourcen, som den oppumpede mængde. Det skyldes som nævnt, at en del af det oppumpede vand består af saltvand fra fjorden, som via de omgivende jordlag strømmer til den tørholdte grube.

Saltvandet fra fjorden vil med stor sandsynlighed gennemløbe de deponier som indeholder asbest, tungmetaller og kemikalier. Det vil forurene grundvandet, og det kan derfor ikke gives nogle garantier at det er "begrænset påvirkning" ved at anlægge en motorvej.

Vurderingerne i MKR er ikke konsistente og svinger mellem moderat, begrænset og manglende/sparsomme data mht. påvirkninger.

MKR side 69: Drastrup fredskoven er planet for at beskytte grundvandet og side 72 §3 områder, engene det samme.

Manglende forståelse og analyse af hvad dette er, og hvilke konsekvenser det vil have ved at ophæve beskyttelsen.

Miljøministeriet, Habitats vejledningen, side 36, væsentlighedsvurderingen: Det skal fremhæves, at de nævnte miljøkvalitetskrav, grundvandskvalitetskrav og tærskelværdier fungerer som kriterier for, hvornår koncentrationen af et forurenende stof i vandmiljøet er over et niveau, der forhindrer, at der er eller opnås god tilstand i de målsatte vandforekomster. Niveauerne fastsættes konservativt, så der er god sikkerhed for, at vandmiljøet herunder organismer i miljøet ikke påvirkes negativt.

Den konservative vurdering som Miljøministeriet anlægger, er ikke at finde i MKR og strider derfor mod væsentlighedsvurderingen.

MKR side 36; Konsekvenser i anlægsfasen Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner. For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang. I områder, hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

MKR side 162-163: I anlægsfasen foretages midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne af såvel motorvej som bygværker og regnvandsbassiner. Sweco | 3. Limfjordsforbindelse 163/591 Grundvandssænkningerne og udledning af det oppumpede grundvand kan påvirke vandføringen i vandløbene i et omfang, så der er risiko for erosion af vandløbenes profiler, ligesom der kan ske påvirkning af de vandløbsnære arealer, hvor der foregår dyrkning eller findes naturområder. Varigheden af grundvandssænkningerne kendes ikke nærmere. Ved etablering af landskabsbroen over Østerå forventer Vejdirektoratet at pælefundere bropillerne. Derved undgås udskiftning af blødbund og grundvandssænkning i stort omfang, og der skal sandsynligvis kun grundvandssænkes til etablering af betonplader på toppen af pælene umiddelbart under terræn. Vejdirektoratet har indgået aftale med vandløbsmyndigheden Aalborg Kommune om at oppumpet grundvand i videst mulige omfang nedsives på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, skal der iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning

MKR side 177 : Håndteringen af vejvandet i afvandingssystemet sker primært ved kantopsamling, og vand fra skråninger opsamles i trug langs anlægget, da der er særlige drikkevandsinteresser (OSD) på strækningen (se kapitel 13 geologi og grundvand og 14 forurenet jord). Herefter ledes vejvandet videre via ledninger (lukket system) til regnvandsbassiner med tæt bund, der forsinker vejvandets

udledning til recipienter. Regnvandsbassinerne reducerer udledningens hydrauliske belastning af vandløb og søer. Regnvandsbassinerne reducerer ligeledes indholdet af miljøfremmede stoffer i udledningen da disse i en vis udstrækning tilbageholdes i bassinernes sediment. Etablering af motorvejen vurderes dog at medføre en begrænset merudledning af forurenende stoffer til overfladevandsrecipienterne. De resulterende koncentrationer af forurenende stoffer i recipienterne skal overholde miljøkvalitetskraven for vand, sediment og biota. Udledningerne må ikke medføre forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i recipienterne.

MKR Side 206: I forbindelse med større grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives på omkringliggende arealer. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres så recipienten ikke påvirkes.

MKR, side 533, Drift: Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning. Side 534: I vintermånederne vil vejstrækningen blive saltet. I 4 af de 11 grundvandsforekomster er der ukendt tilstand for chlorid. Det gælder de den dybe og 3 af de terrænnære grundvandsforekomster, der alle ligger omkring Limfjorden (dkmj_305_ks, dkmj_304_ks, dkmj_28_ks og dkmj_947_kalk). Såfremt vandprøverne fra de geotekniske boringer viser, at der er ringe tilstand for chlorid, vil al vejvand blive opsamlet ved kantopsamling og regnvandsbassinerne blive udført med membran, ligesom der vil være kantopsamling i sårbare områder.

MKR, side 537: Reinfiltration: I områder hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltration blive fastlagt ved pumpetest o.lign. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning jf. afsnit 13.7.

Ovenstående beskrivelser i MKR, viser med klarhed de manglende sammenhænge mellem anlæg og drift, og de "irreversible påvirkninger" og forurening af drikkevandet.

"Reinfilterering" og membran i opsamlings bassiner, er ikke en løsning og er i direkte konflikt med lovgivningen, både i Danmark og i EU.

I dette er der ingen vurdering af mængde, garanti, sikkerhed, holdbarhed af membran, kvalitet, pris. Disse "løsninger" er ikke bare uoverskuelige, men lever ikke op til VVM-direktivet.

At ikke beskytte sårbare drikkevandsområder ved Drastrup og Lindholm Hvorup som værende BNBO Boringsnære beskyttelsesområder og OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, er ikke bare i strid med lovgivningen. Det er også dumhed og en forbrydelse mod kommende generation.

En motorvej gennem området kan ikke lade sig gøre og skal derfor forkastes.

Den videnskabelige vished og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Klimamæssige konsekvenser

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når FN, EU, NGOs, forskere globalt, alle udtaler at konsekvenserne for klimaændringer er uoverskuelige og at handling på dette ikke kan vente, må man forvente at MKR og Vejdirektoratet forholder sig til problemerne.

Når UNEP er kommet med en ny rapport (Emissions Gap Report 2023 | UNEP - UN Environment Programme), som viser at vi har alvorlige problemer: Transportministeriet og Vejdirektoratet er forpligtigede til at både forholde sig til dem, men også handle på dem. Nu.

EU beskriver det tydeligt Konsekvenserne af klimaforandringerne - Europa-Kommissionen

IPCC og UNFCCC er endnu kraftigere i deres beskrivelser og kritik AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 — IPCC, Introduction to Science in the UNFCCC | UNFCCC

COP 28 kunne givet gjort mere, men fik fastslået at klima kræver handling og en kraftig nedbringelse af fossile brændstoffer Fossil fuels and finance dominate COP28 agenda - UN Climate Summit News - COP28

Vejdirektoratets overfladiske 5 sider plus forside om klimamæssige konsekvenser af Egholm motorvejen er både pinligt og beskæmmende for en dansk myndighed i 2023. Man har tydelig ikke forstået krisen, hvilke konsekvenser den allerede har, og hvordan man skal indtænke det i projekter, eller hvordan projekter med udgangspunkt i klima evidens skal forkastes.

Vejdirektoratets betragtninger (Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)) og udregninger er mangelfulde:

Side 4: Udledninger i anlægsfasen Beregningen viser, at den samlede CO2e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning.

Side 5: Det er i beregningerne forudsat, at der sker en række teknologiske forbedringer, som får betydning. For eksempel er det forventningen, at CO2e-udledningen fra biltrafikken vil falde markant i fremtiden, hvilket især skyldes den stigende andel af elbiler på markedet. Endvidere forventes det, at vedvarende energikilder i stadig større grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne. På det nuværende grundlag vurderes det, at trafikken over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 128.700 ton CO2e mere end hvis vejen ikke udbygges. Det svarer i gennemsnit til 2.570 ton CO2e mere om året, end hvis 3. Limfjordsforbindelse ikke anlægges. Grundet skiftet mod batterielektriske lastbiler er der et stort fald i udledningen i perioden. Gennemsnittet dækker over et fald i udledningen fra knap 8.000 ton i 2035 til 430 ton i 2084.

De væsentlige klimatiske påvirkninger er ikke nok til at opgive projektet.

Det spiller heller ikke sammen med at MKR samtidigt peger på at en del af samfundsværdien er en forøgelse af indtægterne via afgifter på benzin og diesel, da forbindelsen over Egholm betyder flere kørte km.

Det er modstridende og regnestykket hænger ikke sammen.

Forventningerne er jo at man kommer til at udlede meget mere og belaste klimaet mere end de ca. 480.400. tons CO2 i anlægget og i de efterfølgende "ekstra kørte km".

Bare i anlægs fasen så mangler udregningerne vedrørende eks.:

Transport af råstoffer, hvorfra, hvordan?

Udvinding af disse.

Oprensning af forurenet jord og transport.

Oprensning – reinfiltration af forurenet grundvand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk (mængde, kostnader)

Arbejdskraftens samlede CO2 udledning i forbindelse med transport fra og til arbejdsstationer.

Estimeret udledning ifm. ulykker og hændelser der skal håndteres.

Drift udregningerne:

Ikke evidensbaserede gætterier om fremtidens transport på lang sigt – 2084 (?)

Ikke medregnet CO2 udledning fra benzin og diesel køretøjer som man hævder, vil øge og give en indtægt i kraft af afgifter.

Andre omkostninger ved drift og vedligeholdelse

Vejdirektoratets og MKR er mangelfuld vedrørende de klimamæssige konsekvenser. Det er en begrænset og partiel betragtning, og ikke evner at leve op til de globale udfordringer om hvordan klima spiller sammen med natur, biodiversitet, og miljø, samt befolkningen livsbetingelser.

Sammentænkningen af problemstillinger, den videnskabelige vished og forsigtigheds princippet er ikke til stede.

Projektet lever ikke op til fremtidens udfordringer og de krav man skal stille til anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Disposition:

1. **Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall**
2. **Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed**
3. **Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser**

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall

I MKR er det igen, som i de tidligere VVM redegørelser, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg. Man har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer og omkostninger. Hverken økonomiske eller sundhedsmæssige. MKR nøjes med en henvisning til vejledning: side 37: Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest. Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Det er ikke på nogen måde en ”ubetydelig” problemstilling, og problematikken om asbest og deponier er ikke noget man kan være i tvivl om. Produktionen af produkter indeholdende asbest stod på i, mere end 75 år på Dansk Eternit fabrik, og ved andre industrier som brugte asbestfiber til at styrke produkterne (bl.a. cement). Affald, restprodukter og spild blev dumpet i adskillige deponier i Aalborg området, ejet af Dansk Eternit fabrik og Aalborg Portland, herunder Klosterengen. Dumpningen af rester med asbest er enorm. Der er tale om at mere en 1.000.000. tons asbestholdigt materielle, tungmetaller (jf. bl.a. besøgsrapporter ved Dansk Eternit fabrik), og kemikalier, er deponeret i og omkring Aalborg. Det er ikke en potentiel forekomst. Det er et faktum. Et faktum som ikke er kortlagt og vurderet. Bare i området og omkring Klosterengen estimeres mere end 500.000 tons deponeret i perioden 1976-1988 (se dokumentation i området flyfotokortlægning (geohav.dk)). Området fra færgelejet og vest på er opfyldt siden 1960´erne. Estimatet er nok for lavt sat, og det faktiske indehold er ikke undersøgt.

Denne dumpning forgik med samtykke og aktiv deltagelse af Aalborg kommune, og hvor Nordjyllands Amt havde det overordnede ansvar og kontrol, uden at håndhæve det. Region Nordjylland beskriver at der er ca. 850 deponier og forurenede lokationer i regionen som man ikke har kortlagt ift. indehold (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk)). I Aalborg er der 81 kendte deponier, med samme problematik.

Alt dette fremgår ved:

- Sagsagter (kystdirektivet, rigsarkivet), observationer, øjenvidne beretninger, prøvetagning
- Deponiernes lokation, men manglende bundmembraner og perkolat opsamling. DVS. at de er hyper mobile fiber har fri bevægelse ud i det maritime miljø.

- Kendt af, gennem fremsendelse af dokumentation, foretræde og møder, af vejdirektoratet, transportministeriet, skiftende transportministre, Folketingets transportudvalg, Folketingets sundheds og miljø udvalg, Aalborg Byråd, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Regionsrådsformanden Region Nordjylland, samt Statsministeren Mette Frederiksen (fremsendt 12/11 2022).
- Kendt af SWECO via GeoHav GeoHav - Egholmlinjen
- Dokumentation fremgår i: 764556857648844.pdf (geohav.dk), 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk), flyfotokortlægning (geohav.dk)
- Rapport verdens ende – dokumenteret asbest forurening 764556857648844.pdf (geohav.dk)
- 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk)
- Rensningsanlæg vest i Aalborg (placeret den østlige del af Klosterengen) er direkte bygget på asbestdeponi.

En asbest analyse ved Svanholmgrøften påviser forekomst af asbest (2 prøver steder 3 analyser) ved vest siden den nordlig del (kilde firma Andreas & Vidbjerg CVR-nr36943815 CVRP-nr1020533176). Analysen er foretaget på vegne af Aalborg Forsyning Kloak A/S. Den er tydelig ikke delt med Vejdirektoratet og SWECO.

Asbest og omfanget er ikke undersøgt ved Dall, Østerå eller ved Klosterengen lergrav

Når Vejdirektoratet projekter i området og beskriver: Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst. Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Dette betyder at man vil gennembryde asbestdeponiet, og hvor man mangler at redegøre for konsekvenserne af dette.

Endvidere skriver man:

MKR, side 545, ved Dall: 101,0-101,3 Nedlagt fyldplads 851-01000 V1 Opfyldt med affald og forurenet jord samt asbest… Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet…. Ved afgravning af asbestholdig jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt, for at hindre spredning af asbestfibre og forurenet jord.

MKR, side 547: 108,2-109,0 Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal 851-00193 V1 Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurenet fra spildevandsslam.

Side 548: Lokalitet 851-00193 (V1) omfatter flere forskellige aktiviteter. På en del af området, der er beliggende ud til kysten ca. 300 m øst for motorvejstraceet har der været depot for eternitaffald og bygningsaffald, hvor der i perioden 1975-1979 er sket en opfyldning og ændret på kystlinjen. Kystsikringen ved opfyldningen blev afsluttet i 1988 /10/. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest /10/. Nylige fund af eternitfragmenter

i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld. Ligeledes er den eksakte udstrækning af deponiet sandsynligvis ikke endeligt fastlagt, hvorfor der skal udvises opmærksomhed ved gravearbejder. Siden 1954 er der sket en terrænhævning af de kystnære områder, og der er tegn på gravearbejde og jordhåndtering i forbindelse med søerne på Klostereng. Derudover har der på en del af området været udsprøjtet spildevandsslam siden ca. 1980.

Beskrivelsen modsiger sig selv: er der asbest eller er det ikke. Det indikerer at SWECO og Vejdirektoratet er klare over at der er asbest, men man vælger at nedtone problematikken, hvilket er i strid med EU VVM-direktiv og den videnskabelige vished og en fyldestgørende undersøgelse som en MKR skal være.

Dette deponi, som alle andre deponier i Nordjylland har ikke nogen bundmembran og perkolat opsamling. Dette betyder, at der bliver ved at udvaskes og sive ud miljøfarlige stoffer, herunder asbest, Region Nordjylland oplyser om manglerne, samtidigt som de indrømmer at de ikke har styr på de ca. 850 forurenede grunder som er i regionen. De vil først nu opprioritere deres indsats, hvis regionens strategi 2024-27 bliver implementeret (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk))

Der er ikke, hverken ved Verdens ende, Klosterengen og til Hasseris å (områderne V1 og V2), og ved Dall, eller Østerå undersøgt omfanget af forurening herunder asbest. Konsekvenserne kan dermed ikke vurderes og derfor en mangel i MKR. Konsekvenserne af asbest og Østerå er ikke belyst, specielt ikke når man ser på at Østerå er åbnet inde ved Aalborg og er tænkt som et rekreativt områder, hvor børn kan lege ved vandkanten.

Man konkluderer i MKR, side 571, Tabel 14-14: Håndtering jord indeholdende asbest. Sårbarhed Lav, Geografisk udbredelse Lokalt, Intensitet Lille, Varighed Kort, Konsekvens Begrænset

Ift., til nævnte dokumentationer, sagsakter, øjenvidner beretninger, er konklusionen forkert og uden videnskabelig vished: Udbredelsen er omfattende, intensitet stor, varigheden uendelig, og konsekvenserne uoverskuelige. **Dette hvis ikke man sikrer, forsegler og beskytter befolkningen og naturen mod en fortsat forurening**.

2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed

Vejdirektoratet og SWECO hævder, side 21 i supplerende MKR: ”Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves.” og side 37 Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Bilagsrapport, side 284, Sweco og Naturafocus: sediment undersøgelse

Side 288: I 2019 er der foretaget en undersøgelse af det marine sediment efter den daværende projektplan for 3. Limfjordforbindelse med henblik på at vurdere sedimentet i forbindelse med eventuel klapning og/eller nyttiggørelse (Naturfocus 2020). Undersøgelsen blev udført ved sedimentprøvetagning efter Miljøstyrelsens forskrifter og Naturfocus Side 2 Notat: 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen)9095-RAD-MILJ-RAP-0075_MKR-bilag 6 Baggrundsrap_naturfocus_færdig udført i seks delområder i anlægskorridorer syd og nord for Egholm, Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. Sedimentundersøgelsen i 2019 blev foretaget i otte

delområder efter en udarbejdet prøvetagningsplan (Naturfocus 2019). Hvert delområde repræsenterer én miljøprøve af sedimentet og hver miljøprøve var en blandingsprøve bestående af 5 sedimentprøver taget inden for hvert delområde. Prøvetagningsplanen var godkendt af Miljøstyrelsen.

Her mangler oplysninger og henvisningskilder i teksten!

Der foreligger ikke godkendelsesdokumentationen fra Miljøstyrelsen.

Side 289: I hver af de 33 specificerede delområder indsamles en blandingsprøve bestående af Kajak-stik på 5 fastlagte prøvetagningsstationer. For de 29 delområder i forbindelse med anlægskorridorerne og muligt kompensations-afgravning fraktioneres Kajakstikkene så vidt muligt i en øvre kulturpåvirkede sedimentaflejring og en nedre upåvirkede glaciale aflejring. For Reference-områderne udtages kun den kulturpåvirkede sedimentaflejring. Alle blandingsprøver analyseres for baggrundskoncentrationer af miljøfremmede stoffer og for den kulturpåvirkede sedimentaflejring analyseres også for asbest. I alt indsamles således 62 blandingsprøver til analyse.

Analyse Asbest: prøve 1-2 m under terræn

Målenhed detektionsgrænse er 100 mg per Kg

Resultatet er

1: 0 mg/kg

2: 0 mg/kg

Resultat ALS og underleverandører *3 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163 og *4 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163

analyse:

Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 6a	syd for Egholm
Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 21a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 22a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 27a	nord for Egholm

Blandingsprøve syd Egholm 1 analyse som viser intet.

MKR side 240: Asbest. (Kun prøverne fra det øverste sedimentlag. Ikke reference-prøverne)

MKR side 243: Der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver.

Problemerne med undersøgelserne og analyserne er:

Prøverne er ikke taget dybere, hvilket er betænkeligt når man ved at asbestdumpning og -udledning og anden forurening er foregået siden 1960´erne, og at sedimentet har ændret karakter gennem årene.

Prøvetagnings koordinatorer er ikke eksisterende i ETRS89 systemet.

Der er kun foretaget 4 analyser af asbest forekomst. I pressemeddelelsen (Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund | Vejdirektoratet fremgår det ikke hvilke kriterier, måleenhed og detektionsgrænse der er brugt

Der var kraftig kritik af Naturfocus involvering og prøvetagning i 2021, jf. høringssvar VVM 2021. Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning, forskning, eller prøvetagning. Vejdirektoratet oplyser ved et møde at Naturfocus ikke kommer at være involveret i prøvetagning. Det er derfor særdeles uforståeligt og meget bekymrende, at Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen. Specielt når det er på et så vitalt område ift. sundhed, miljø og natur. Rambøll brugte ham, og nu har SWECO gjort det samme i modstrid med Vejdirektoratets oplysning. Argumentet for hvorfor mangler at oplyses.

Man har valgt at kun lave analyse på 1 prøve syd for Egholm, selv om det er alment kendt at den største forureningskilde er ved området Klosterengen og øst og vest for det. Det er mangelfuld analyse og man kan ikke på den baggrund konkludere at der ikke er asbest, eller andre forureninger i fjorden.

Endvidere, er de 4 prøver analyseret ved: **analysemetoden** med **rasterelektronmikroskopi** (SEM) kan anvendes til at påvise asbest i tekniske produkter. Denne metode er specifikt designet til **kvalitativ detektion af asbest** i tekniske produkter, hvor asbestmasseindholdet er mindst **1 %**. Ved at koncentrere prøven (f.eks. ved syrebehandling eller forbrænding) kan detektionsgrænsen sænkes for visse produkter. Metoden kan også bruges til at estimere asbestprocenten i det tekniske produkt [1].
Dog er det vigtigt at bemærke, at denne metode primært er beregnet til faste materialer og tekniske produkter. For **havvand** ville andre metoder være mere hensigtsmæssige, da SEM ikke er velegnet til at analysere flydende prøver. For at påvise asbest i havvand anbefales metoder som **optisk mikroskopi** eller **væskeprøvefiltrering**, der er mere egnede til at håndtere flydende miljøer [2][3].

Det vil sige man har anvendt en metode som ikke egner sig til en analyse af sediment. Metoden man skulle brugt er optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering. Dette oplyser MKR rapporten og Vejdirektoratet ikke.

Problemerne er også med den valgte **Detektionsgrænsen**, som er den laveste koncentration af et stof, der kan påvises pålideligt ved en given analytisk metode. Det er det punkt, hvor signalet fra stoffet er tydeligt forskelligt fra baggrundsstøjen og kan skelnes med en vis grad af sikkerhed. For eksempel, hvis vi taler om **asbestanalyse**, så er detektionsgrænsen den mindste mængde asbest, der kan påvises i en prøve. Når asbestkoncentrationen er under denne grænse, kan det være svært at påvise pålideligt. Detektionsgrænsen afhænger af den specifikke metode, instrumentering og prøvens karakteristika.

I miljømæssige analyser, såsom vandkvalitetsundersøgelser, fastsættes detektionsgrænser for at sikre, at forurenende stoffer som tungmetaller, pesticider eller organiske forbindelser kan påvises, selv ved meget lave niveauer.

At man vælger en detektionsgrænse på 100 mg per Kg, er det samme som at sige, at man ikke vil finde noget. GeoHav fremfør ligeledes den samme kritik: Kommentarer om frigivelse af asbest (geohav.dk), at detektionsgrænsen er urealistisk høj.

Der er ikke nogen analyser af asbestfiber global som måler asbestfiber i vægt.

En detektionsgrænse med vægt er videnskabelig uredelig.

Konklusionen er at prøvetagningen, lokationerne for prøverne, antal prøver undersøgt, analyserne og analysemetoden alle er utilstrækkelige, og at det i videnskabelig forstand er videnskabelig uredelighed., jf. Lov om videnskabelig uredelighed m.v. (retsinformation.dk).

Dette er alvorligt og der forventes at Vejdirektoratet kommer med en ny pressemeddelelse og dementerer tidligere usande udsagn om "der ikke er nogen asbest i fjorden".

3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest (EUR-Le x - 32009L0148 - EN - EUR-Lex (europa.eu)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest (bm.dk), EU´s Chemicals strategy - European Commission (europa.eu) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel da netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: "Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken." (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.
Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.
Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkluderer pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.
Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien borde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) PR_INL (europa.eu):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):
C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %)7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);
D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftrisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;

Ref.: 7http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)581397_EN.pdf 8 https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease. 9 https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012
side 14:

25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forhøjer risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (*se ref. neden*)

22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreligger en risiko for menneskers sundhed;

26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcementrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcementrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (https://epiprev.it/3608)

Side 17:

bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m3 (0,1 fibre/cm3), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervsmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m3 (0,002);

40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m3 (0,001 fibre/cm3); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm3 (1 000 fibre/m3), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

"ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA." MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO *American Journal of Epidemiology*, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

"Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway)." **Kristina Kjærheim, Bente Ulvestad, Jan Ivar Martinsen & Aage Andersen,** ***Cancer Causes & Control*** volume 16**, pages 593–598 (2005), Cancer Causes & Control**

"Possible health risks from asbestos in drinking water." Di Ciaula A and Gennaro V

Epidemiologia e Prevenzione, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

"Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura" H. Canan Hasanoglu MD, Erkut Bayram MD, Adnan Hasanoglu MD & Funda Demirag MD, Archives of Environmental & Occupational Health vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

"A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources", Heliyon 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

"The need to control asbestos fibers in potable water supply systems." J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, Science of The Total Environment Volume 18, April 1981, Pages 91-102

"GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY." Italian Journal of Engineering Geology and Environment, 1 (2021)
Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

"Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation." Janez Zavašnik, Andreja Šestan, Srečo Škapin, Chemosphere Volume 287, Part 1, January 2022.

"Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods."
Sergio Malinconico [a], Federica Paglietti [a], Silvia Serranti [b], Giuseppe Bonifazi [b], Ivano Lonigro [b]
Journal of Hazardous Materials,Volume 436, 15 August 2022, 129083

WHOs regelsæt: Asbestos in drinking-water (who.int)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Denne vil betyde, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når EU's VVM-direktiv og dansk sundhedslovgivning i den grad fremhæver og prioriterer mennesker og sundhed, kan man konstatere at MKR er mangelfuld og ikke indeholder et ord om sundhed eller hvad mennesker er i projektet.

En undersøgelse og analyse af sundhed i Egholm motorvejen er afgørende for at kunne vurdere konsekvenserne af linjeføringen. Det handler om livskvalitet, rekreation, men specielt for borgernes påvirkning af forurening, asbest, kemikalier, tungmetaller, drikkevandkvalitet og støj.

MKR viser at:

Klosterengen Lergrave (Chlorid, filtreret 450 mg/l ligger over grænseværdi - **250 mg Cl-/l**), Aluminium (Al) 1100 mg/kg ts., risiko ved eksponering over tid, samme ved PAH-forbindelserne, **og Alkylphenoler og -ethoxylater**), samme med Benzo(a)pyren kan øge risikoen for **hudkræft**, **lungekræft** og andre kræftformer ved eksponering over tid, **Tributyltin (TBT-Sn)** er kendt for sin toksicitet og har været brugt i **skibsmaling** som antifoulingmiddel. Langvarig eksponering for TBT-Sn kan påvirke **immunsystemet**, **forplantningsevnen** og **hormonbalancen**.

Voerbjerg lergrav: Arsen (As) 5.9 mg/kg ts. 0.2 DS 259:2003, DS/EN ISO 17294m:2016 ICP-MS 30 Bly (Pb) 8.7 mg/kg ts. 0.1 DS 259:2003, DS/EN ISO, udgør en sundhedsrisiko, især hvis eksponering over længere tid

Aluminium (Al) med en koncentration på **9500 mg/kg ts** (mikrogram pr. kilogram tørstof) kan udgøre en sundhedsrisiko, især hvis det indtages over længere tid

Kviksølv og bly selv lave forekomster/usikkerhed om der findes en nedre grænse, skaber over tid sundsrisiko (nerveskader, hjerneskader, Parkinson) er en risiko ved gravitet at fostret tager skade.

Arsen er giftig for flercellede organismer, selvom enkelte bakteriearter kan bruge arsen som byggesten i deres stofskifte. Arsenforgiftning i grundvandet påvirker millioner af mennesker globalt. I Danmark er grænseværdien for arsen i drikkevand 5 µg per liter [123].

MKR, s 149: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for barium (Lindholm Å), kobber (Østerå, Nord og Lindholm Å), zink (Østerå, syd) og for sum methylnapthalener (sediment) i Hasseris å samt for kviksølv (målt i biota = fisk) i alle vandløbene.

MKR, side 161: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for kobber (målt i vand med 5,4 µg/l mod kvalitetskravet på 1,66 µg/l) i Smalleby sø - Vest og for sum methylnapthalener (målt i sediment) i Smalleby sø øst og vest samt i Klostereng Lergrav Nord. Kviksølv (målt i biota = fisk) er overskredet i alle søerne.

MKR, side 167: Østerå omlægges, men der er ikke undersøgt konsekvenser ift. deponi med asbest, hvilke forureninger motorvejen vil få mht. tungmetaller, mikroplast og PFAS-kemikalier.

Flere analyser vise overskridende eller høje værdier af sundhedsskadelige stoffer og kemikalier. Konsekvenserne af dette er ikke i tilstrækkelig omfang vurderet, og heller ikke vurderet ud fra om disse værdier har fatale konsekvenser for sundhed på længere sigt.

Grave arbejdet i fjorden betyder ift. MKR et spild 10-20 % estimeret 100.000 – 200.000 m3. Hvad dette indeholder af asbest, tungmetaller og kemiske stoffer er ikke med videnskabelig vished belyst (se høringsnotat vedr. asbest og videnskabelig uredelighed af analysen).

Samtidigt beskriver MKR at:

MKR side 271: Udledning af renset spildevand fra Aalborg Renseanlæg Vest, ca. 400 meter øst for anlægsområdet, giver anledning til, at der i den centrale del af strømrenden vil kunne forventes koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der er højere end miljøkvalitetskravet i et opblandingsfelt omkring udledningen. Desuden vil der, jf. afsnit 6.2.10 forekomme koncentrationer af miljøfarlige stoffer i Limfjorden generelt, når det tages i betragtning, at der dels er konstateret baggrundsniveauer for nogle af stofferne, dels et baggrundsniveau som fastlagt ved sedimentprøverne. Dvs. at der over en graveperiode må forventes varierende indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen betinget af især afstrømning og udløb af vandløb (Ryå, Lindholm å m.fl.), resuspension af sediment med indhold af miljøfarlige stoffer samt udledning fra punktkilder, hvor Aalborg Renseanlæg Vest ligger tæt på anlægsområdet (se afsnit 6.2.10). Der er i Miljøstyrelsens MiljøGis, november 2023, ikke angivet en blandingszone omkring udløbet.

Fjorden tilstand er ringe og anlæg af motorvej og sænketunnel med gravearbejde vil forværre tilstanden endnu mere. Det er givet, ud fra de oplysninger som forefindes, at asbest, kemikalier, tungmetaller herunder kviksølv, samt arsen, er et stort problem. Alle disse er til stede i fjorden og vil blive ved at udvaskes i fjorden. Grunden er historisk, hvor industrien i Aalborg ikke sikrede en forsvarlig bortskaffelse eller produktion. Flere områder omkring Aalborg er stadigvæk kraftige forurenede områder som ikke er sikrede. Eks. Området ved Rensningsanlæg vest frem til Hasseris å, Verdens ende, og Stigsborgs brygge. Region oplyser at man regelmæssigt lukker miljøfarlige stoffer, herunder arsen, ud i Limfjorden, men kun lidt ad gangen.

Forureningen bliver ved.

Disse forhold og sundhedsskadelige problematikker er ikke fuld vurderet, og MKR er derfor behæftet med fejl og mangelfuld.

Støj beregningerne

Den opdaterede støjberegning, Opdaterede støjberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 2: Den 3. Limfjordsforbindelse forløber overordnet gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder ved bl.a. Dall Villaby,

Sofiendal Enge, Hasseris Eng og Nørholmsvej. Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj beregninger viser et støj billede fra 58dB til over 73dB. Dette er sundhedsskadeligt og det billede som fremtræder, og der er ikke nogen garanti på at disse model beregninger vil holde i virkeligheden, Motorvejen ved Silkeborg er et skræmmende eksempel, med mere en 20dB forskel til model beregningen og det estimerede støj niveau.

Støjberegningerne er gennemsnitsbetragtninger over året. I spidsbelastninger og perioder langt over estimat.

WHO anbefaler støj skal ligge under 53dB.

Miljøstyrelsen nye vejledende betragtninger er 51-52 dB.

I Danmark, og specielt i Aalborg er støj et stort sundhedsmæssigt problem Denmark noise fact sheet 2021 — European Environment Agency (europa.eu).

Vejdirektoratets støjberegninger beskriver ikke dette og vurderer ikke konsekvenserne.

Noise (who.int)

Providing guidance for the protection of human health from harmful exposure to environmental noise (who.int)

Providing Environmental Noise Guidelines for the European Region (who.int)

WHO and JRC release new guidance to calculate the impact of noise on people's health in Europe

De sundhedsfarlige virkning af støj er: hjerte-kar-sygdomme, formodet forøgelse af Alzheimer risiko, stress, samt sænkning af livskvalitet.

En motorvej vil bidrage væsentligt til en forværret sundhedssituation.

Forurening af drikkevand, fra Nitrat til Nitrit

Ved siden af mulig forurening af asbest og tungmetaller i drikkevandet, er et problem også, som er generelt i Danmark, og særdeleshed i Aalborg: Nitrat i drikkevandet.
MKR beskriver ved grundvandssænkningen (se Høringssvar om Drikkevand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk) at der vil kunne indtrænge salter, dvs. nitrat.
Nitrit er et problem af flere grunde:

1. **Sundhedsskadelige effekter**: Nitrit kan omdannes til nitrosaminer i kroppen, som er kræftfremkaldende og genotoksiske[123]. Nitrit kan være akut toksisk og medføre iltmangel, specielt hos børn (methæmotoglobinaemia)[12].
2. **Kræftfremkaldende**: Der er forskning, der har vist en kobling mellem mave- og tarmkræft og et for højt indtag af nitrit[3].

3. **Fødevaresikkerhed**: Nitrit er tilladt at bruge som teknologisk tilsætningsstof i visse fødevarer, da stofferne hæmmer udvikling af bakterien Clostridium botulinum, som kan give pølseforgiftning (botulisme)[4]. Men der er en bivirkning ved stofferne, at de kan danne kræftfremkaldende nitrosaminer i kødprodukter[4].

Problemet er også saltvands indtrængning, som MKR beskriver, som risikere at trække asbestfiber med sig fra deponierne ved fjorden.

Forureningen af drikkevandet vil betyde en ændret og større sygdomsbillede i befolkningen i Aalborg. Dette er ikke vurderet i MKR, som derfor er mangelfuld.

Mikroplastik er ikke vurderet i MKR

Mikroplastik og Nano-plastik er et voksende problem for den globale sundhed, både blandt mennesker og dyr. Der er ingen vurdering af konsekvenser eller estimat af mikroplastik og nanoplastik i MKR. Mikroplastik er et stigende miljøproblem af flere grunde:

1. **Forurening**: Mikroplastik kan forurene både land- og vandmiljøer[12]. Det kan tage meget lang tid for plastik at nedbrydes i miljøet, og det kan afgive skadelige stoffer som CO_2 og methan i processen[3].
2. **Skadelige stoffer**: Mikroplast kan indeholde uønskede stoffer fra den oprindelige plast. For visse typer mikroplast kan skadelige stoffer klæbe sig til mikroplasten, som derefter kan optages i fisk og i sidste ende lande på din tallerken[4].
3. **Sundhedsrisici**: Mikroplast kan bære andre luftbårne forurenende stoffer i vores lunger og blodstrømme. Disse mikroplastpartikler kan føre til hjerte-kar-sygdomme, fremkalde kræft og påvirke immun- og nervesystemet[5].
4. **Nedbrydning til nanoplastik**: Mikroplastik kan over tid nedbrydes til så små partikler, at det bliver til nanoplastik. Der er risiko for, at de helt små plastikpartikler kan krydse cellevægge og føre til alvorlige celleskader[6]

- **Metabolisk forstyrrelse**: Koncentrationen af indtaget mikroplastik kan potentielt forstyrre kroppens stofskifte[1].
- **Immundefekt**: Mikroplastik kan muligvis påvirke immunsystemet negativt[1].
- **Neurodegenerative sygdomme**: Der er indikationer på, at mikroplastik kan have en rolle i udviklingen af neurodegenerative sygdomme[1].
- **Kronisk inflammation**: Indtagelse af mikroplastik kan føre til kronisk inflammation, som i sidste ende kan øge risikoen for kræft[1].

Der er viden om at mikroplastik påvirker fertilitet og reproduktion ved dyr og mennesker. Fertilitet er et stort samfundsproblem i Danmark, og skal derfor indarbejdes i alle projekter. Se bl.a. Microplastics cause damage to human cells, study shows | Plastics | The Guardian

Sundhedspåvirkningerne, risiko og konsekvenserne er ikke vurderet i MKR.

Der er ikke nogen estimering af sygdom og dødsfald i projektets gennemførelse. Hverken på kort eller lang sigt.

I en helhedsbetragtning, må man konkludere at alle projekter som er med til at forringe kvalitet og livsbetingelser ikke skal gennemføres. At oprensning, forsegling eller bortskaffelse er en nødvendighed.

Forsigtighedsprincippet og den tilgængelige viden må styre. Alternativer må undersøges.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv, og samfundsværdi

Hermed indsigelse mod Egholmmotorvejen

Argumentet for at etableringen af Egholmmotorvejen er samfundsudvikling, vækst og mobilitet.

Den første konstatering man kan gøre, er at der ikke, globalt og historisk, er evidens for at udvikling og vækst kommer af en etablering af en ny motorvej. Det er en illusion, som også var den illusion som blev brugt som argument for E39 til Hirtshals.

Det er givet, at E39 har styrket mobiliteten for nogle, at det har sparet nogen tid for nogle. Den er dog ikke skabt den vækst som blev postuleret.

Samfundsudvikling og vækst er noget andet og mere end en industri diskurs fra 60 og 70´erne.

Projektet forholder sig ikke til fremtiden og de udfordringer som er nu. Det tænker ikke ind, eks EU's politik med Green infrastructure - European Commission (europa.eu) og hvordan og hvilken betydning The EU #NatureRestoration Law (europa.eu) har.

Der er flere dimensioner i problematikken, som ikke tænkes ind i MKR 2023 og VVW fra 2021:

Hvordan skal infrastrukturprojekter udvikles, så de lever op til de globale målsætninger i de 17 vidensmålene, klimakrisen, natur og biodiversitetskrisen, og den grønne omstilling.

Hvordan skal fremtidens vej og transport løsninger udvikles.

Hvad er der for problemer og situation i Aalborg og Nordjylland, som infrastruktur skal være med til at aflaste og udvikle.

Trafikberegningerne, estimeret ud fra historiske tal og en fremskrivning Trafikberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) udtrykker minimal tidsbesparelse:

1 til 4,5 min ved fri kørsel.

Myldretrafik: 2 till 7,5 min (Aabybro og Brovst) antal køretøjer er lavt.

Spidsbelastningen er kort med ca. 30 minutter morgen og det samme om eftermiddagen.

Ingen analyse af ændringer af erhvervs og arbejdskørsel vs. fritidskørsel, og hvilke konsekvenser dette har.

Ud fra dette er der ikke et argument for en Egholmmotorvej som spiller sammen med samfundsudvikling og vækst. De få som får en minimal tidsbesparelse, vil ikke kunne argumenteres som værende fundament for en samfundsudvikling og en vækst.

Argumentationen for at en motorvej over Egholm vil aflaste tunnel og E45 holder ikke ud fra de præmisser der er i virkeligheden. Trafikberegningerne på at situationen kort tid efter en åbning vil være den samme som i dag ved tunnelen.

Som udviklingen er og har været, flyttes flere og flere virksomheder og arbejdspladser til området øst for Aalborg: Port of Aalborg, Aalborg Universitet, og ikke mindst det kommende Super Sygehuset. Bare sygehuset viser diverse prognoser (jf. COWI rapport, 2019) vil betyde flere end 13.000 køretøjer

per døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Broen eller gennem byen fra tunnelen. Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. VVM-redegørelsen undervurderer disse ændrede mønster og overvurderer betydningen af Egholm motorvej. Dette betyder at en Egholm motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området, og derfor ikke skal etableres.

Der er ikke holdbare løsninger hvor trafikken kan bevæge sig fra vest til øst.

Der er ingen analyse af Aalborg ø og Port of Aalborg udvikling.

- Aalborg øst – virksomheder og boliger har vokset og vil vokse.
- Port of Aalborg er et stort industriområde, hvor strategien er en fortsat vækst, specielt af virksomheder indenfor den grønne omstilling.
- Power to x er etableret og vil udbygges. Dette kræver både arbejdskraft og at processen forlanger ULTRA rent vand (Ultrarent vand til produktion af grøn brint (silhorko.dk)). Der problematiseres ikke hvor dette ultrarene vand skal komme fra, og hvilke problemhåndteringer man forventer vil komme. MKR beskriver forurening af drikkevandet ved Drastrup, hvilket så vil skabe enorme problemer for anlægget i Aalborg øst
- Problematikken omkring udviklingen af Aalborg øst er, som ikke belyses i MKR og VVM 2021: transport – mange arbejdspladser og godstrafik.
- Supersygehus, arbejdspladser flyttes fra midt Aalborg, mere gods, og mere persontransport.
- Universitet videre udbygning i Aalborg øst.
- Elektrificering af tognettet i Nordjylland og mere gods over på jernbanen (tidshorisont usikker).

Trafikberegningerne i ovenstående er mangelfulde og misvisende Baggrundsrapporter | Vejdirektoratet Trafikberegninger med Landstrafikmodellen_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk) Teknisk beskrivelse af bygværker_wcag_0.pdf (vejdirektoratet.dk). De samfundsøkonomiske beregninger er spekulative og misvisende Samfundsøkonomiske beregninger - 3. Limfjordforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprovenu til staten, eksempelvis benzin- og dieselafgifter.

Man må forvente at MKR og VVM fra 2021 forholder sig til den faktiske udvikling, samtidigt som den kan indtænke problemer med klima, natur, miljø. Dette er ikke tilfældet. At fremhæve indtægter som belaster klima, er ikke troværdig i et bæredygtighedsperspektiv som MKR skal leve op til

Beregningerne af samfundsværdien er ikke holdbare, og man evner ikke at forny modellerne og de globale udfordringer. Det vil klæde Vejdirektoratet og Transportministeriet at udvikle modeller og beregninger som tager udgangspunkt at man er i år 2023, med de udfordringer som er her, og tænke ind hvordan man kan forny sig selv.

Vejdirektoratet må etablere sig som en medspillere til en bæredygtig fremtid.

En model må også indehold en cost-benefit-analyse som dækker forhold som, en analyse af omkostninger ved sygdomme (asbest, giftstoffer, støj, vandforurening og anvendelse), dødsfald, tab af natur, tab af rekreative områder, livskvalitet eller andet og mere.

Samfundsværdien for en Egholmmotorvej må konkluderes være Negativ.

Der er intet argument for at den vil kunne få en positiv betydning ift. en bæredygtig udvikling i regionen og Aalborg, en forøgelse af livskvalitet, eller en forbedring af sundhedstilstanden i befolkningen.

Hvis man kan argumentere for en forøgelse af trafikken og en vækst i Nordjylland, vil et ekstra rør være en løsning. En intelligent trafikløsning, hvor man kan vende kapacitet ved behov, vil fremtidssikre og samtidigt minimere omkostninger, og ødelæggelse af habitats områder og formindske risiko ved mange sundhedsproblemer (se høringssvar vedrørende sundhed).

MKR og VVM 2021 er mangelfulde, og der må tænkes i et bæredygtighedsperspektiv, hvor forsigtighedsprincippet og videnskabelig vished skal være bærende i samfundsudviklingen.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKV 2003, 2006, 2011, 2021 er underkendte. MKV 2023 lever ikke op til EU VVM-direktiv EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex (europa.eu) på flere alvorlige punkter (herunder klima, miljø, natur, forurening, asbest og tungmetaller, drikkevand og vandkvalitet, Bilag 4 arter, støj – se for uddybning de andre høringssvar). Der er intet i den supplerende miljøkonsekvensrapport som vurderer konsekvenser for mennesker og sundhed. Miljøkonsekvensvurderingen skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4-12, bestå i "på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer":

a) mennesker, fauna og flora,

b) jordbund, vand, luft, klima og landskab

c) materielle goder og kulturarv

d) samspillet mellem faktorerne i litra a), b) og c).

Dette er ikke fyldestgørende med tilstrækkelig kvalitet, og MKR 2023 må også underkendes.

I henhold til processen er det dybt kritisabelt og undergravende for demokratiet med en høringsfrist så kort og over jul og helgdag. Denne proces er lovstridende og mangler anstændighed: mere end 1800 sider, som borgere og berørte myndigheder skal forstå og kommentere på 19 dage. Det er i strid med vejloven og VVM-direktivet, når høringspligtige myndigheder nægter at forlænge en høringsfrist, der helt tydelig er fastsat for kort. Problematikken kan juridisk ikke gå på at transportminister vil at lovforslaget skal behandles i februar. Det er ikke tidspunktet som er det afgørende, men kvalitet af det som skal behandles og besluttes om. Det juridiske er en saglig fyldestgørende behandling af den supplerende MKR, og at alle der ønsker gives muligheden. Enhver begrænsning af borgeres mulighed for at udøve deres demokratiske ret strider mod grundloven og Aarhus konventionen,

Tidsplanen skal revideres, så pligten til borgerinddragelse og høring af berørte myndigheder kan iagttages lovformeligt. - En frist på i alt 3 måneder vil være passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Det er dybt bekymrende at Transportministeriet og vejdirektoratet ikke føler sig forpligtigede til at tage ansvar for at lovgivning og det danske demokrati er velfungerende og har befolkningen tillid til myndigheder og politiker.

Det er ligeledes stærkt bekymrende at embedsmænd ikke tager ansvar og sikrer at man på alle måder lever op til:

Lovlig forvaltning - *Legalitetsprincippet, hjemmelskravet og forholdet til EU-regler*. Her er et problem ift at leve op til de internationale konventioner som Danmark har underskrevet, herunder EU-lovgivning og VVM-direktivet.

Sandhedspligt - *Pligt til ikke at vildlede, informere korrekt, dækkende og ikke-misvisende - Sandhedspligten gælder både internt og i forhold til medier, offentligheden m.v.* Her er et problem ift at man vælger at udsende en pressemeddelelse den 13/9 2023, at der ikke er nogen asbest i fjorden. Dette er jo beviselige usandt (se høringssvar om asbest). Når man også kan konstatere at en embedsmand, som er entrepriseleder ved Vejdirektoratet på LinkedIn, skriver til en borger, som udtrykker bekymring om høringssvarene bliver taget alvorligt: "men for ikke at skuffe dig unødvendigt så er det besluttet 😊 og anlægsloven er på plads." **Sandhedspligten er altafgørende, og ovenstående peger på et alvorligt problem.**

Pligt og ret til faglighed - *Embedsmænd må ikke presses til at fravige deres faglige standarder*. **Når man betragter de mange VVM-redegørelser og at de alle er underkendte, så er der et problem med den faglige integritet, men dermed også vejdirektoratets legitimitet. Dette er et problem for demokratiet og samfundsudviklingen.**

Pligt til udvikling og samarbejde - *Embedsmænd skal sikre, at forvaltningen er opdateret og udvikle den offentlige forvaltning*. **Når man i flere tilfælde kan konstatere at MKV-rapporten og vejdirektoratets arbejde ikke forholder sig til internationale konventioner, EU-direktiver og klimakrisen, miljøkrisen, biodiversitetskrisen og mennesker livsbetingelser, er man ikke opdateret og har ikke udviklet sig. Fra den første VVM i 2003 frem til 2023 er det samme argumentation og diskurs som er styrende. Vejdirektoratet har fået viden præsenteret, eks om asbestdeponierne og problematikkerne, om drikkevand, om støj, men ikke handlet på det. Opdateringen og udviklingen må prioriteres nu.**

Åbenhed om fejl - *Embedsmænd og myndigheder har pligt til at erkende fejl og lære af disse*. **Efter så mange underkendte VVM/MKV-rapporter er det svært at se hvor læringen er og hvordan man er begyndt at arbejde med et andet perspektiv. Vejdirektoratet bliver nødt til at forholde sig til hvad *videnskabelig vished* betyder og hvordan man opnår det. Hvad Forsigtigheds princippet dækker over, og hvad EU-rettens domfældelse om "bedste viden" er.**

Partipolitisk neutralitet - *Embedsmænd må ikke spændes for den "politiske vogn", men holde sig til det faglige arbejde.* **Det er givet, når man ser på hvad de forskellige trafikministre i perioden komme med af diverse udsagn om Egholmmotorvejen, at der er stærkt politisk pres på at embedsmændene arbejder for denne løsning. Demokratiet er afhængigt af det faglige arbejde og integritet, hvis ikke dette er til stede har vi et problem i Danmark.**

I analyse af MKR, ses det mange forskellige forhold som spiller sammen med ovenstående kritik, eks.:

MKR, side 407: I særlige tilfælde er der mulighed for at fravige beskyttelsen (jf. artikel 6 stk. 4). Fravigelse af beskyttelsen kræver, at der som minimum er tale om et projekt, der er af bydende samfundsøkonomisk interesse, at der ikke findes alternative løsninger, og at der iværksættes kompenserende foranstaltninger.

Det er givet, at man ikke kan bevise "projektets bydende samfundsøkonomiske interesse" (se høringssvar). Projektet handler om noget andet, som man ikke formår at fremvise og dokumentere. De fleste borgere kan ud fra en simpel cost-benefit-analyse konstatere at: projektet kun bygger på nogle antagelser som det ikke er evidens for, illusioner om at infrastruktur skaber vækst og arbejdspladser, at virksomheder vil investere og placere sig i Nordjylland hvis motorvejen er der. En konstatering er at E39 ikke har skabet denne vækst, hvilket var argumentet den gang som det er nu med Egholm motorvejen. Alle som har studeret virksomheders strategier ift marked ved at det mindste problem i dag ikke er motorveje. Kompleksiteten er betydelig mere omfattende en simpel forestilling om at 2,5 til 7 minutters besparelse på en motorvej er afgørende for investeringer, som også er grønne og fremtidssikrede.

At man i en MKR-rapport peger på at der skal flere dispensationer til, for at kunne gennemføre projektet, viser problemerne med at leve op til internationale konventioner.

Dispensationer er en fallit erklæring.

Hjemmeside 3. Limfjordsforbindelse | Vejdirektoratet: Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvenvsvurdering og bilag IV-vurderinger af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

Man skriver desuden: "Miljøkonsekvensvurderingen skal give en samlet vurdering af projektets virkning på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold".

Det handler om at det er vigtigt at vurdere virkningerne på miljøet, og detaljeret beskrive de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser, og hvordan man kan begrænse eller undgå negative effekter på omgivelserne.

Som i de andre VVM/MKR lykkes det heller ikke denne gang, og man evner ikke at forholde sig til virkningen på mennesker – eks. Sundheds påvirkninger, tab af rekreative områder, tab af bynære natur og de æstetiske oplevelser, barns opvækst i at opleve natur tæt på eller de kommende generationers livsbetingelser.

De visuelle konsekvenser er kun beskrevet 2-dimensionelt, og giver ikke borgere en mulighed for at se det samlede projekt. En 3-dimsionel oplevelse er afgørende for at man kan få en fornemmelse af projektets omfang og påvirkning. Ved at ikke præsentere dette, fortier man projektets konsekvenser.

Når man i det sidste kapitel behandler "usikkerheder og mangler", kan man konstatere at det ikke er alle som fremgår (jf. de andre høringssvar). Dem som fremgår, er dog også alvorlige – (*mine fremhævelser*):

MKR, side 590, Kapitel 16 Eventuelle usikkerheder og mangler: Overordnet set vil der være usikkerheder i miljøkonsekvensvurderingerne, da disse udføres på et tidspunkt, hvor projektet med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse **endnu ikke er færdigprojekteret**. **Der vil derfor kunne forekomme justeringer og ændringer** i forbindelse med detailprojekteringen, herunder anvendte arbejdsmetoder, der ikke har kunne forudses i miljøkonsekvensvurderingerne… Da behovet for grundvandssænkning ikke er fastlagt nærmere, **kan konsekvensen af de midlertidige sænkninger af grundvandet have et større omfang**, end det fremgår af rapporten… De strækninger, hvor det kan være relevant at sænke grundvandet i anlægsfasen, er identificeret på et overordnet niveau. Der

er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Både kendskab til nærliggende forureningers art og omfang i nærheden af grundvandssænkningerne har stor betydning for at gennemføre en konkret vurdering af påvirkningen af grundvandskvaliteten. Forholdet bør derfor undersøges nærmere i detailfasen, når de eventuelle nødvendige afværgetiltag planlægges… side 591: Der er **ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening**. Forholdet bør undersøges nærmere i detailfasen, så en jordhåndteringsplan kan afklares med Aalborg Kommune og eventuelt nødvendige afværgetiltag planlægges. … Usikkerhed omkring grundvandssænkninger og deres udbredelse betyder, at det er **usikkert om forurenende og potentielt forurenede lokaliteter påvirke**s. De nævnte usikkerheder vil blive håndteret i detailfasen, og derfor giver de ikke anledning til at ændre konsekvensvurderingerne

Samt, MKR, side 418: Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes på grund af Natura 2000-områdets nærhed til projektområdet. Projektets påvirkninger i anlægs- og driftsfase, dvs. undervandsstøj, spredning af sediment og forurenende stoffer, fysisk forstyrrelse, barriereeffekt, kollision/drab. Side 420: Det følger af gennemgangen af potentielt påvirkede Natura 2000-områder i Tabel 12-2, at en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes for det nærmeste Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal.

Man indrømmer disse alvorlige problemstillinger og mangler, hvilket betyder at MKR ikke er fyldestgørende og lever ikke op til kraven for en VVM. Samtidigt kan man konstatere at disse problemer er så alvorlige, at de skal medføre ændring af konsekvensvurderingen. Det gør man så ikke, hvilket betyder at man fraviger forsigtighedsprincippet, videnskabelige vished og dermed en fyldestgørende rapport. Denne MKV-rapport er mangelfuld, misvisende og lever ikke op til kriterierne i VVM-direktivet og internationale konventioner.

Der mangler oplysninger og vurderinger af hvordan man i MKR og fra vejdirektoratets side forholder sig til de specifikke problemer og krav i:

- The Habitats Directive - European Commission (europa.eu)
- Bern convention EUR-Lex - l28050 - EN - EUR-Lex (europa.eu) Vision for the Bern Convention for the period to 20301680ada0f0 (coe.int)
- Biodiversitets strategi Nature and biodiversity - European Commission (europa.eu) Green infrastructure - European Commission (europa.eu) vejledning-for-beskyttelse-af-areal.pdf (mst.dk) vejledning-for-forbedringsmaal.pdf (mst.dk) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- EU at COP15 global biodiversity conference - European Commission (europa.eu)
- Natura 2000 - European Commission (europa.eu)
- Environment action programme to 2030 - European Commission (europa.eu)
- EU miljø politik Miljøpolitik: generelle principper og grundlæggende ramme | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet
- Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet
- 15/4. Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (cbd.int)
- IPCC — Intergovernmental Panel on Climate Change
- Sustainable cities Urban Greening Platform - European Commission (europa.eu) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- Jf COP 28 IPCC, andre The European Green Deal (europa.eu)

- UN Aarhus convention –Aarhus - European Commission (europa.eu) DA (unece.org) cep43e.pdf (unece.org) Høringssvaren VVM 2011 og VVM 2021 fik ikke en reel betydning, så hvordna vil man sikre sig dette denne gang?
- Vandområdeplanerne - Miljøministeriet (mim.dk) Vandkvalitet i Limfjorden er ikke god, ringe eller dårlig, og hvilke konsekvenser får det?
- Natur og by Landmark UN resolution confirms healthy environment is a human right (unep.org)
- Mangler en undersøgelse af alternativer (eks ekstra tunnelrør, City tunnel, ift.) som er et krav at leve op til i EU VVM-direktivet.

I en fastholdes af projektet, hvilket vil give anledning til kraftig kritik og en sagsanlæg, skal man forholde sig til:
Hvis projekter skal tillades efter undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4,
for væsentlige samfundshensyn – *med omtale af dommen i C-411/19 om vejanlæg i et Natura 2000-område* L 220 - 2020-21 - Bilag 15: Tre artikler vedrørende L 220 (Lynetteholm) fra professor, dr. jur. Peter Pagh, Københavns Universitet (ft.dk) - Fortolkningen i C-411/19 af undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, understreger dermed på sin egen måde vigtigheden af rettidig omhu af de kompetente myndigheder. – Krav om videnskabelig vished som mangler!

I alle tilfælde anfører ordlyden af § 6, stk. 6, at der alene kræves offentlig høring af habitatvurderingen, hvis den kompetente myndighed vurderer, at offentligheden kan bidrage med nye oplysninger. Denne begrænsning af pligten til at høre offentligheden er imidlertid direkte underkendt i sag C-243/15 *LZ II*, der drejede sig om et hegn rundt om en dyrefarm i et Natura 2000-område. EU-Domstolen tog udgangspunkt i reglerne i Århus-konventionens art. 6, stk. 1(b), hvorefter der skal ske offentlig høring af projekter, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet, selv om projektet ikke er omfattet af konventionens bilag I. På grundlag heraf fastslog dommen, at når et projekt udløser krav om habitatvurdering efter habitatdirektivets art. 6, stk. 3, er dette udtryk for, at projektet kan have så væsentlig virkning, at den berørte offentlighed skal høres. Og denne forpligtelse har direkte virkning og gælder derfor på grundlag af EU-rettens forrang, uanset de nationale regler. Dette betød, at den slovakiske miljøorganisation, LZ, ikke alene havde krav på høring af tilladelsen til dyrehegn, men at organisationen tillige havde krav på prøvelse efter Århus-konventionens art. 9, stk. 2.

Denne fortolkning af »afværgeforanstaltninger« blev imidlertid underkendt i C-521/12 *Briels m.fl.*, hvor hollandske myndigheder havde tilladt en motorvej gennem en beskyttet eng i et Natura 2000-område på vilkår af, at der blev etableret en væsentlig større eng et andet sted i Natura 2000-området. EU-Domstolen fastslog, at hvis den skadelige virkning imødegås ved en erstatningsbiotop, kan tilladelse kun meddeles efter den særlige undtagelse for væsentlige samfundshensyn i art. 6, stk. 4. Det gjorde ingen forskel, at erstatningsbiotopen var større og bedre end den biotop, som blev ødelagt af motorvejen. 10 Samme fortolkning blev bekræftet i de forenede sager C-387-388/11/15

Miljøministeriet, Habitatvejledningen Bekendtgørelse 1595 6 december 2018, side 30: Bevisbyrden omhandler således at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger snarere end deres forekomst, hvilket afspejler forsigtighedsprincippet. 87 Heraf følger, at konsekvensvurderingen skal være tilstrækkelig detaljeret og begrundet til at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger på baggrund af den bedste tilgængelige videnskabelige viden på området 88. Der er altså tale om en høj prioritering af et sikkert fagligt grundlag. Dette særlige forsigtighedsprincip er fastslået af EU-Domstolen. 89 Forsigtighedsprincippet indebærer, at hvis der er videnskabeligt grundlag for rimelig

tvivl om skadevirkninger, skal denne tvivl komme Natura 2000-området til gode. Hensynet til de udpegede områder skal vægtes højest. 978-87-7038-248-9.pdf (mst.dk)

Side 40: EU-Domstolen har i flere domme udtalt, at de kompetente nationale myndigheder kun kan give "tilladelse til en aktivitet på den beskyttede lokalitet på betingelse af, at de har opnået vished for, at aktiviteten ikke har skadelige virkninger for den pågældende lokalitets integritet", og at det forholder sig således, "når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger", idet vurderingen skal indeholde "fuldstændige, præcise og endelige konstateringer og konklusioner, der kan fjerne enhver rimelig videnskabelig tvivl".

EU udtrykker tydeligt i VVM direktivet fra december 2011 EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex (europa.eu) , at "(4) Det forekommer derudover nødvendigt at virkeliggøre et af Unionens mål inden for miljøbeskyttelse og livskvalitet. (14) Et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte bestående og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse."

I alt kan man konstatere, at denne MKR ikke lever op til standarder, kvalitetskravene, og forsigtighedsprincippet, og derfor må projektet afvises.

Alternativer skal undersøges, som man i VVM-direktivet fastslår at man skal gøre.

Med venlig hilsen

([1]) EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.

([2]) EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.

Til: mto-byraad@aalborg.dk (mto-byraad@aalborg.dk), Jan Nymark Thaysen (jnt-byraad@aalborg.dk), PL-byraad@aalborg.dk (PL-byraad@aalborg.dk), MOT-byraad@aalborg.dk (MOT-byraad@aalborg.dk), vg-byraad@aalborg.dk (vg-byraad@aalborg.dk), ll-byraad@aalborg.dk (ll-byraad@aalborg.dk), hf-byraad@aalborg.dk (hf-byraad@aalborg.dk), Borgmester Aalborg Kommune (borgmester@aalborg.dk), Theresa Scavenius (theresa.scavenius@ft.dk), Christian Friis Bach (christian.bach@ft.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Ministerkalender. (minister@digmin.dk), bang.henriksen@ft.dk (bang.henriksen@ft.dk), Rasmus Prehn (rasmus.prehn@ft.dk), Per Husted (per.husted@ft.dk), BM - Ministeren (ministeren@bm.dk), flemming.m.mortensen@ft.dk (flemming.m.mortensen@ft.dk), Simon Kollerup (simon.kollerup@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), kristian.boegsted@ft.dk (kristian.boegsted@ft.dk), Inger Støjberg (inger.stojberg@ft.dk), Lise Bech (lise.bech@ft.dk), sk-byraad@aalborg.dk (sk-byraad@aalborg.dk), Torsten Schack Pedersen (torsten.schack.pedersen@ft.dk), dj-byraad@aalborg.dk (dj-byraad@aalborg.dk), mohammad.rona@ft.dk (mohammad.rona@ft.dk), Peder Hvelplund (peder.hvelplund@ft.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk), er-byraad@aalborg.dk (er-byraad@aalborg.dk), DCH-byraad@aalborg.dk (DCH-byraad@aalborg.dk), bj-byraad@aalborg.dk (bj-byraad@aalborg.dk), anna.aaen@aalborg.dk (anna.aaen@aalborg.dk), snh-byraad@aalborg.dk (snh-byraad@aalborg.dk), Per Larsen (per.larsen@ft.dk), JOE-byraad@aalborg.dk (JOE-byraad@aalborg.dk), JL-byraad@aalborg.dk (JL-byraad@aalborg.dk), DNA-byraad@aalborg.dk (DNA-byraad@aalborg.dk), mg-byraad@aalborg.dk (mg-byraad@aalborg.dk), tbe-byraad@aalborg.dk (tbe-byraad@aalborg.dk), RS-byraad@aalborg.dk (RS-byraad@aalborg.dk), me-byraad@aalborg.dk (me-byraad@aalborg.dk), RP-byraad@aalborg.dk (RP-byraad@aalborg.dk), STS-byraad@aalborg.dk (STS-byraad@aalborg.dk), LF-byraad@aalborg.dk (LF-byraad@aalborg.dk), khs-byraad@aalborg.dk (khs-byraad@aalborg.dk), pc-byraad@aalborg.dk (pc-byraad@aalborg.dk), PSL-byraad@aalborg.dk (PSL-byraad@aalborg.dk), TFP-byraad@aalborg.dk (TFP-byraad@aalborg.dk), mks-byraad@aalborg.dk (mks-byraad@aalborg.dk), lo-byraad@aalborg.dk (lo-byraad@aalborg.dk), solbjoerg.jakobsen@ft.dk (solbjoerg.jakobsen@ft.dk), Statsministeriet - Hovedpostkasse (stm@stm.dk), Bjarne Laustsen (bjarne.laustsen@ft.dk), regionsraadet@rn.dk (regionsraadet@rn.dk), kristoffer.storm@rn.dk (kristoffer.storm@rn.dk), lauge.larsen@rn.dk (lauge.larsen@rn.dk), leli@rn.dk (leli@rn.dk), lina.jespersen@rn.dk (lina.jespersen@rn.dk), lis.mancini@rn.dk (lis.mancini@rn.dk), lonols@rn.dk (lonols@rn.dk), malene.busk@rn.dk (malene.busk@rn.dk), m.skeel@rn.dk (m.skeel@rn.dk), m.mulle@rn.dk (m.mulle@rn.dk), o.stavad@rn.dk (o.stavad@rn.dk), peder.kristiansen@rn.dk (peder.kristiansen@rn.dk), per.bisgaard@rn.dk (per.bisgaard@rn.dk), p.kjeldsen@rn.dk (p.kjeldsen@rn.dk), per.larsen@rn.dk (per.larsen@rn.dk), perm@rn.dk (perm@rn.dk), pernille.Buhelt@rn.dk (pernille.Buhelt@rn.dk), plar@rn.dk (plar@rn.dk), p.therkildsen@rn.dk (p.therkildsen@rn.dk), soeren.andersen@rn.dk (soeren.andersen@rn.dk), soeren.knudsen@rn.dk (soeren.knudsen@rn.dk), s.flydtkjaer@rn.dk (s.flydtkjaer@rn.dk), t.leegaard@rn.dk (t.leegaard@rn.dk), t.ringe@rn.dk (t.ringe@rn.dk), ullaa@rn.dk (ullaa@rn.dk), vig@rn.dk (vig@rn.dk), Mads Duedahl Johansen (mads.duedahl@rn.dk), p.pinstrup@rn.dk (p.pinstrup@rn.dk), mogens.norgaard@rn.dk (mogens.norgaard@rn.dk), ali.hassan@rn.dk (ali.hassan@rn.dk), a.sperling@rn.dk (a.sperling@rn.dk), a.honore@rn.dk (a.honore@rn.dk), anny.winther@rn.dk (anny.winther@rn.dk), gitte.b@rn.dk (gitte.b@rn.dk), h.korsgaard@rn.dk (h.korsgaard@rn.dk), h.palsgaard@rn.dk (h.palsgaard@rn.dk), jenshenrik.kirk@rn.dk (jenshenrik.kirk@rn.dk), jevil@rn.dk (jevil@rn.dk), jrhenriksen@rn.dk (jrhenriksen@rn.dk), kim.edberg@rn.dk (kim.edberg@rn.dk), kim.frost@rn.dk (kim.frost@rn.dk), kirsten.andersen@rn.dk (kirsten.andersen@rn.dk)
Fra: Rune P. Ehrenreich (runeehrenreich@protonmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 16:36

Hej Transportministeriet og folkevalgte i Nordjylland

Vi skriver fordi vi er imod motorvejen over Egholm. Vi vil gerne være så konstruktive som muligt og vil derfor fremlægge hvorfor vi er imod. På nuværende tidspunkt kører størstedelen af biler på fossile brændstoffer, det er dårligt for luftkvaliteten, det larmer og det udleder CO2. En del af løsningen er helt klart elbiler, især for fx. folk med handicap som ikke kan tage bus, tog eller cykel stadig vil få nytte af biler. Selvom at elbiler kan mindske det miljømæssige problem er der med anlæggelse af mere motorvej stadig andre problemer, så som:

- Induced demand (induceret efterspørgsel), der er desværre ikke et dansk ord for det, men vi kan forklare det sådan her, når man bygger flere veje sender det et signal til offentligheden om at det er meningen at køre bil, det får folk til at droppe offentlig transport og selv køre på vejene, på den måde kan udvidelse af vejnetværket ende med i bedste fald ikke have nogen effekt på trafik og i værste fald gøre trafik værre. Det er lidt ligesom at tisse i bukserne for at holde sig varm. (Videre læsning; https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/, desværre kun på engelsk)

- Støj er kendt til at forkorte livet for dem i nærheden og den larm ved linjeføringen klan ende med at stavnsbinde alle der er uheldige nok til at bo i nærheden, hvem vil købe hus ved siden af en motorvej?

Vi håber at I vil tage det med i jeres overvejelser, fordi når først broen er bygget kan kursen ikke ændres ved fejl.

Venlig hilsen Rune, Lasse og Line Ehrenreich.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Soren Lindholt Hansen (slh@nonius.dk)
Titel: Indsigelse mod motorvej over Egholm
Sendt: 08-01-2024 15:57

Jeg tilslutter mig disse velformulerede argumenter imod gennemførelse af forbindelse over Egholm
Venlig hilsen Søren Lindholt Hansen

En motorvej over Egholm vil være en miljømæssig og økonomisk katastrofe!

Som borger i Aalborg bliver jeg bekymret, når jeg læser:
"Gennem aktindsigt fremgår det, at transportminister Thomas Danielsen (V) bevidst blokerer for en grundig miljømæssig gennemgang i forbindelse med anlæg af en motorvej over Egholm ved Aalborg."
Kilde: https://nejtilegholmmotorvej.dk/.../transportminister...

Flere undersøgelser viser, at et alternativ med en østlig tunnel vil
være en både billigere og mere klimavenlig løsning.
Kilde: https://nejtilegholmmotorvej.dk/.../city-tunnel-et...

Vær venlig at vælge dén løsning, og ikke løsningen med de ulemper vi alle efterhånden kender så godt:

- Voldsom dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune + merudgifterne til sideveje mm., der ikke er indregnet.
- Løser alligevel ikke trængselsproblemerne (Læs det lige igen: Løser alligevel ikke trængselsproblemerne!)
- Sundhedsskadeligt støjmæssigt!
- Drikkevand i høj fare for forurening
- Risiko for ny alvorlig asbestforurening.
- Trafikalt potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg
- Nå ja, og så er der naturen og dyrelivet, bl.a. de sjældne arter der
kommer til at uddø, og odderne... Glem ikke odderne! forhånd tak!

Dertil:
En vestlig Egholmmotorvej:
- Er det dyreste projekt ift. alternativerne i øst
- Har en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst
- Løser ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen
- Har en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst
- Har en øget oplevet støjpåvirkning ift. alternativerne i øst
- Har en ringere uheldsreduktion end alternativerne i øst
- Har en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitet/Universitetshospitalet mv.
- Har en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst.

Lyt til Aalborgs beboere!!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Erik Larsen (larseriklarsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar ang. forslag til lov om anlæggelse af motorvej over Egholm
Sendt: 08-01-2024 15:19

Til Transportministeriet

Høringssvar ang. lovforslag om anlæggelse af motorvej i Lindholmlinjen

Jeg er på det kraftigste imod anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen, idet den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Iflg. de nuværende prognoser udarbejdet af trafikstyrelsen og flere uafhængige eksperter vil vestforbinelsen kun aflaste den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i den nuværende østlige tunnel være, som den er nu. Vestforbindelsen forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 % i starten. Det er en vanvittig dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning rent trafikmæssigt. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet - Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus og flere store udddannelsesinstitutioner. Mange pendler til disse steder ligesom der er meget tung trafik til de store industrivirksomheder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er.

Det er stærkt kritisabelt, at de seneste VVM-redegørelser ikke indeholder en sammenligning med det væsentligt billigere – og langt bedre alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er koncentreret i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder, ødelæggelse af rekreative, bynære områder, fare for forurening af vitale drikkevandsområder, fare for uoprettelig skade på fredet og truet dyre- og planteliv etc.

De sparede penge kunne i stedet bruges på en højst tiltrængt støjdæmpning – evt. overdækning af den nuværende E 45

Med venlig hilsen

Lars Erik Larsen
Skrænten 1
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Janne Egede Høyrup (jahoy@protonmail.com)
Titel: Høringssvar / indsigelse imod 3. Limfjordsforbindels pga. spredning af asbestfibre = sundhedsfare
Sendt: 08-01-2024 14:53
Bilag: Høringssvar - 3die limfjordsforbindelse set fra et sundhedsfagligt synspunkt.pdf;

Se vedhæftede

Venlig hilsen
Janne Egede Høyrup

Sent with Proton Mail secure email.

Høringssvar: indsigelse imod 3die limfjordsforbindelse, Egholmlinjen.
Projektet udgør en hemmeligholdt men yderst alvorlig fare for folkesundheden.

Jeg skriver dette høringssvar som sundhedsfaglig med fokus på folkesundheden.
Høringen udelader det væsentligste forhold: asbest i undersøgelseskorridoren.
Projekt udgør en skjult trussel for folkesundheden pga. spredning af asbest-fibre.
Det trafikale problem må løses på en anden måde end ved at slå borgere ihjel.

Høringsmaterialet er ufuldstændigt. Det strider med miljøvurderingsloven.
Det krænker vores lands demokratiske principper at både Vejdirektoratet, Transportministeren, Transportministeriet og Rambøll m.fl. skjuler viden om asbestholdigt materiale og asbest-fejestøv (frie fibre) i undersøgelseskorridoren for 3die limfjordsforbindelse, ved systematisk at tilbageholde viden om dette, så offentligheden og de politikere der skal træffe afgørelse tager stilling på uoplyst grundlag, uden kendskab til de potentielle konsekvenserne for folkesundheden.
Embedsværket og ministrene vildleder i ond tro offentligheden og Folketinget.
Jeg henviser som det saglige grundlag for denne udtalelse til Tænketanken GeoHav's 3 års kuglegravning af sagen, deres politianmeldelse af de ansvarlige Transportministre m.fl. på baggrund heraf samt deres høringssvar af 07.01.2024
Dokumentation findes her: https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

Det strider med vores lands demokratiske principper. De systematiske udeladelser giver begrundet mistanker om, at ønsket om en gennemførelse af anlægsprojektet ikke handler om Danmark og Danskeres interesser, men at der derimod inddrages uvedkommende hensyn, på bekostning af danskeres liv.
At asbest er usynligt og at viden om asbest er hemmeligholdt gør det ikke mindre sundhedsfarligt. En anlæggelse af sænketunnel vil sprede bundfældet asbest.

Detektionsgrænsen der er anvendt for asbest er videnskabelig uredelig.
Asbestfibrenes mikroskopiske størrelse betyder at den anvendte detentions-grænse kan skjuler ekstreme mængder af sundhedsskadelige frie asbestfibre.
Man må ikke basere en miljøkonsekvensvurdering eller en folketingsbeslutning på videnskabelige uredelige metoder som skjuler fakta. Detektionsgrænsen som er anvendt lever ikke op til gældende krav og må derfor ikke ligges til grund for hverken høring, en myndigheds afgørelser eller en folketingsbeslutning. Med andre ord lever høringen ikke op til lovens krav. Høringsgrundlaget er ugyldigt.

Det er anerkendt viden at asbest er hyper-sundhedsskadeliget. Der kommer hele tiden mere viden om, at det er værre end tidligere antaget. Vi har altså ikke nået toppen af overdødelighedskurven pga. asbest som forventet, men derimod kun set toppen af isbjerget. Derfor må forsigtighedsprincippet anvendes, så vi forebygger den sundhedskatastrofe som spredning af flere tons frie asbestfibre med størst sandsynlighed vil medføre. (kilde: GeoHavs materialer).
Denne artikel er fra nov. 2022. Den omtaler: **"Et nyt europæisk projekt viser, at mere end fire gange så mange, som hidtil antaget, dør af asbest.":**
https://www.tv2nord.dk/naar-stoev-draeber/fire-gange-saa-mange-doer-af-asbest-de-siger-at-jeg-vil-doe-af-det Artiklen linker også til denne artikel:
https://www.ir-d.dk/2022/11/the-silent-killer-in-buildings-all-over-europe/

Det er anerkendt viden at asbest er kraftigt kræftfremkaldende og at der i Ålborg allerede er overdødelighed af bl.a. lungehindekræft forårsaget af asbest. Fibre fra asbestholdige materialer er særdeles sundhedsskadelige på grund af fibrenes beskedne størrelse. På grund af asbestens struktur kan fibrene spaltes på langs og blive væsentligt tyndere end 3/1000 mm, hvorefter fibrene kan trænge helt ud i de allermindste forgreninger af lungerne. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen, og fibrene kan ikke nedbrydes af kroppen. Asbesten beskadiger lungerne og kan forårsage lungecancer og øvrige former for kræft.

Jeg har med egne øjne set hvordan et stort asbest-deponi i årevis har skylles direkte ud i Limfjorden fordi det ikke var inddæmmet og kystsikret som det skulle have været. Det er dokumenteret, at der kontinuerligt skyller asbestholdige materialer i land, bl.a. ved området kaldet "verdens ende". Selv statsministeren er gjort bekendt hermed. Vi ved derfor at der de facto er asbest i undersøgelseskorridoren og at dette logisk set må være spredt via de varierende strømme i Limfjorden, ikke bare i en men i alle retninger. Logisk set må en stor del af asbesten være bundfældet i området i og omring linjeføringens placering.

Det sikreste ift. at sikre folkesundheden imod asbestens skadelige effekt vil derfor være at lade det bundfældede materiale fra de ikke-inddæmmede deponier der i årevis har skyllet ud i Limfjorden ligge. Man bør også iværksætte indsamling af de løse asbestholdige materialer som kontinueligt skyller op på kyststrækningerne, så disse ikke korroderer og brydes i mindre stykker og så de ikke frigiver frie fibre som er de sundhedsskadelige.

Det trafikale problem må og skal løses uden at det risikerer at koster liv. Der skal findes en alternativ løsning og der er mange bud blandt høringssvarene.

Tilbageholdelse af viden om asbest gavner ikke Danmark eller Danskerne. Det forhold, at både Vejdirektoratet, Transportministeriet, Transportministeren og Rambøll har kendskab til oplysninger om asbest i undersøgelseskorridoren, sandsynliggør at tilbageholdelse af oplysningerne er koordineret og bevidst. Formålet kan f.eks. være at giver Rambøll en uberettiget konkurrencefordel på 1,2 milliarder danske kroner, det vil give hvis oplysningerne først kommer frem efter projektets vedtagelse. Og som man siger "når det regner på præsten så drypper det på degnen". Det giver begrundet mistanker om korruption.

Jeg anbefaler at projektet skrinlægges. En gennemførelse af projektet, i strid med de demokratiske principper, kan være en lovovertrædelse der hører straffelovens allermest alvorlige paragraffer i 13. kapitel om terrorisme m.v.
Jeg vil her citere vores elskede Dronnings sidste nytårstale og sidste ord til os:

"Gud bevare Danmark. Gud bevare jer alle sammen."

Bedste Hilsner
Janne Egede Høyrup, Osteopath D.O.

Div. rapporter om asbest i linjeføringen findes på Tænketanken GeoHavs hjemmeside: https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

GeoHav har desuden på deres facebookside lavet et overskuelige notat for lægmand med link til et par af de relevante notater om asbest i linjeføringen: https://www.facebook.com/geohavdk/posts/pfbid02nwnuXvsWVUiKswDXRwMSdHQekqYyFDZeKYDM4gub92ZLNhJ9V4NQvNRQs5YPBHSBl

Tænketanken GeoHav
22. december 2023 kl. 23.27 ·

Her vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og angiveligt med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.

Daværende transportminister Benny Engelbrecht fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.
https://www.ft.dk/.../udva.../TRU/kalender/55457/samraad.htm

GeoHav har derfor grafisk og under inddragelse af fotodokumentation placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.

Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf

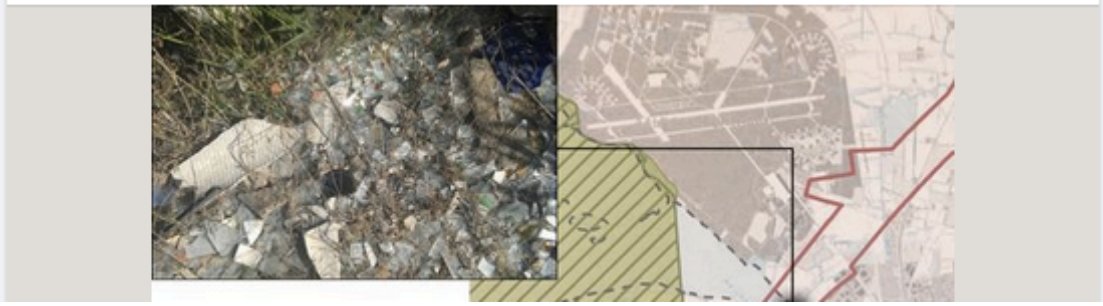
Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf

GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

Ovenstående er indgivet som høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link;
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: ellan (ellan@live.dk)
Titel: Høring, 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 14:48

Som borger i Nørresundby er jeg dybt bedrøvet og bekymret over udsigten til, at en tredje Limfjordsforbindelse vil forringe kvaliteten af de naturområder, som bliver berørt af den nye motorvejsstrækning. Andre har gjort mere detaljeret rede for, hvordan forskellige arter (fx strandtudse, odder og lysbuget knortegås) vil blive forstyrret. Jeg vil blot tilføje, at det netop gør Aalborg til noget særligt som storby, at der er steder som Egholm og Østerådalen, hvor naturområderne er store, der findes en rigdom af dyre-, fugle- og plantearter og det er hurtigt og nemt at komme dertil fra byens centrum.
Det er almindeligt kendt, at det er psykisk sundt at tilbringe tid i naturen. Nu hvor der er bred politisk enighed om, at der skal gøres mere for psykisk syge, vil det være oplagt, at undlade at forringe mulighederne for at finde ro og gode oplevelser i naturen. Det kan naturligvis ikke erstatte forbedringer i psykiatrien, men det vil i det mindste ikke være et stort skridt i den forkerte retning.

Venlig hilsen Ella Nielsen
Abildgårdsvej 54, 4. tv,
9400 Nørresundby

Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten Hansen (krh@kabelmail.dk)
Titel: motorvejsplaner
Sendt: 08-01-2024 14:15

Thomas Danielsen.
Vedr. Egholm- Kattegatmotorvejsplanerne.
Jeg blev virkelig chokeret, da jeg første gang blev bekendt med jeres planer om kattegatforbindelsen for slet ikke at tale om motorvej over Egholm, en lille idyllisk ø på kun 6 kvadratkilometer. Det virker stik imod det store behov, vi har for reducering af CO2 og etablering af mere biodiversitet. Det kan, efter min mening, ikke gå for hurtigt med at komme i gang. At ødelægge og affolke Egholm finder jeg uigennemtænkt og uacceptabelt. Der bor godt nok kun 50 personer. Men hvad med dem? For få år siden startede et økologisk landbrug. Det må under alle omstændigheder lukke, hvis I fastholder etablering af motorvejen. Klima - og miljømæssigt ville det være langt bedre at prioritere og forbedre den kollektive transport.
Jeg har også svært ved at få øje på behovet for at ødelægge både Samsø og den smalle odde, Røsnæs. At kunne benytte Molslinjen må være tilstrækkeligt. Hvis ikke så er der jo stadigvæk broerne.
Med venlig hilsen
Kirsten Hansen
Vimmelsbækløkken 87
5270 Odense N

Virusfri.www.avast.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: sikkermail@sosunord.dk (sikkermail@sosunord.dk)
Titel: -TRM#Egholmsforbindelsen
Sendt: 08-01-2024 13:42
Bilag: Security Marking.txt;

Til rette vedkommende.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Med venlig hilsen

Nanna Bech Kristensen
Underviser
nabk@sosunord.dk
+45 41550140

www.sosunord.dk | sosunord@sosunord.dk
EAN: 57 98 000 55 80 38 | CVR: 29 55 31 65

VERDENSMÅL
for bæredygtig udvikling

Den vedhæftede e-mail er blevet behandlet af Sikker E-mail Postkasse.

Modtaget af Sikker E-mail Postkasse: 08-01-2024 13:43:36,344 CET

Sikkerhedskontrollen af e-mailen gav følgende resultat:

Fortrolig (krypteret): Ja
Digital signatur: Gyldig
  signatur verificeret: 08-01-2024 13:43:36,584 CET

Virksomhedscertifikat
Firma : Sosu Nord
Navn : Sikkermail - Sosu Nord
CVR   : 29553165

Bemærkning:

Øvrige oplysninger:

Krypteringstilstand:
  transport nøgle krypteret med: RSA 3072 bit
  data krypteret med: AES256-CBC 256 bit

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Terkel Lund Ovesen (terkel@lundovesen.dk)
Titel: HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL ÆNDRING TIL ANLÆGSLOVEN IFM. 3.LIMFJORDSFORBINDELSE
Sendt: 08-01-2024 13:32
Bilag: Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet.docx; Høringssvar Drikkevand.docx; Høringssvar Klimamæssige konsekvenser.docx; Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment.docx; Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger.docx; Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv.docx; Høringssvar Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik.docx;

Undertegnede fremsender hermed mit høringssvar til forslaget om ændring af anlægsloven i.f.m. anlæggelse af 3. limfjordsforbindelse. Samt høringssvar/kommentarer vedr. miljøkonsekvensvurderingerne ved anlæggelse af samme.

Jeg finder det overordnet uacceptabelt at forhold omkring drikkevands-, støj- og asbest forurening vil påvirke store dele af befolkningen i Aalborg, Nørresundby og på Egholm ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm som foreslået.

Foreslåede alternative forbindelser vil ikke medføre de samme gener og vil samfundsøkonomisk sandsynligt være mere rentable.

Vedlægger uddybende dokumentation .

Med venlig hilsen
Terkel Lund Ovesen
Sendt fra min iPad
Terkel Lund Ovesen
Hasserisvej 106
9000 Aalborg
+4540926197

Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKR er, som VVM 2021, mangelfuld i beskrivelser af bilag 4 arter i området ved Egholm og de sydlige områder for fjorden. Den er ikke korrekt i vurderingerne og evner ikke at leve op til de nationale lovgivninger og internationale forpligtigelser.

Danmark har underskrevet FN biodiversitets convention 2020 Text of the Convention (cbd.int) og igen den 19 december 2022 COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org). Biodiversitet og den voldsomme nedgang og tab (World is 'on notice' as major UN report shows one million species face extinction | UN News) er en forpligtigelse Danmark har for at modvirke og bekæmpe.

EU Parlamentet ønsker, at EU tager førertrøjen på og sikrer, at 30% af EU's territorie består af naturområder fra 2030 og inkluderer biodiversitet i alle EU's politikker fordi det er et problem. Ikke kun for naturen men for menneskeligheden. Tab af biodiversitet: Hvorfor er det bekymrende, og hvad er årsagen? | Nyheder | Europa-Parlamentet

Natur og biodiversitet handler om en moralsk forpligtigelse, og gennem denne sikre liv og muligheder for kommende generationer. Danmark, herunder også regionen, har forpligtet sig til at i 2030 skabe effektiv beskyttelse af 30% vild natur og 30% havmiljø og vandmiljø UN Biodiversity Conference (COP 15) (unep.org)/ COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org), EU Biodiversity strategy for 2030 (europa.eu).

Den danske lovgivning og internationale konventioner som MKR skal forholde sig til, og som Vejdirektoratet er forpligtigede at overholde er:

Bekendtgørelse af Konvention af 5. juni 1992 om den biologiske mangfoldighed (Biodiversitetskonventionen) (retsinformation.dk)

COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org)

Home | Convention on Biological Diversity (cbd.int)

EU Habitat direktiv (1992), The Habitats Directive (europa.eu)

Bern konventionen (1979) Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats (Bern Convention) - Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats (coe.int)

Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet

Et af de mange områder som er dækket af disse konventioner og lovgivning, er de bynære områder ved Egholm og natura 2000 området ved og vest for Egholm. EU har en strategi Natura 2000 (europa.eu) at disse områder skal udvides, for at leve op til konventionerne og dermed den moralske forpligtigelse.

Når områderne på og ved Egholm er så vigtige mht. til efterlevelse af konventionerne, handler det om at området er et habitat for flere bilag 4 arter (jf. EU-habitat direktivet), rød listede, specielt: den lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) hvor mere end halvdelen af verdenspopulationen befinder sig (VVM 2021 konkluderer mere 27.000 observation i undersøgelses perioden) (se høringssvar), strandtudsen (*Epidalea calamita)* som alle tudser og frøer total fredet, men hvor specielt strandtudsen er under pres idet den er så habitat afhængig. På Egholm og i engene syd for fjorden er der en stor population (se høringssvar).

MKR skal beskrive dette og vurdere konsekvenserne iht EU VVM-direktiv. Dette evner den ikke.

Odder (rød listed)

Odderen (*Lutra lutra*) lever og yngler på Egholm. Odderen er logo for Bern konventionen, og skal beskyttes.

MKR formulerer:

Fravigelse for bilag IV-arten Odder - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 29: "Fravigelsesansøgningen omfatter alene bilag IV-arten odder jf. habitatdirektivets artikel 12. Projektet omfatter, som beskrevet i afsnit 2.3, ikke forsætlig indfangning eller drab af individer af bilag IV-dyrearter (artikel 12, litra a) eller forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen (artikel 12, litra c). Forsætlig forstyrrelse af bilag IV-dyrearterne, særligt i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer (litra b) kan undgås ved implementering af afhjælpende foranstaltninger for f.eks. perioden for anlægsarbejdets udførelse, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt). Projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen inddrages permanent til det kommende vejanlæg, og vidensgrundlaget for, i hvilken grad yngle- og rasteområderne kan erstattes med nye lokaliteter, samt Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 30/47 funktionaliteten for disse for odder, er mangelfuldt. Det kan jf. miljøkonsekvensrapporten på det foreliggende vidensgrundlag heller ikke udelukkes, at projektet forstyrrer odderen i driftsfasen som følge af trafikstøj samt vejens barrierevirkning. Vidensgrundlaget for, hvordan støj påvirker odderen, er mangelfuldt. Fravigelsen omhandler således artikel 12, stk. 1, litra d) for arten odder."

Side 37:"Der er ingen videnskabelige undersøgelser af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes ingen videnskabelige undersøgelser eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværgeforanstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/. De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 38/47 videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle-og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.!

Side 41: "Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterårvinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder. Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, støj fra naturlige fjender og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet

igangsættes. Efter forstyrrelse opsættes finmasket hegn mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder for at undgå tilfældig indvandring af arter til anlægsområdet, samt at anlægsmaskiner mv kører ud i de omgivende områder."

MKR. Side 47: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30//31//30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm. Det er vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder /31/.

MKR side 451: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højst er et par voksne oddere tilknyttet Egholm, samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm.

MKR fastslår at anlægsarbejde og drift vil en ikke" funktionalitet" for odder. Her konkluderer man at odderen ikke kan sameksistere med projektet. Bemærkningen om en fravigelsesansøgning skal begrundes i en samfundsnødvendighed. Dette er ikke tilfældet da alternativer til linjeføringen eksisterer, men som ikke er belyst i MKR og VVM 2021.

Odderen yngler hele året, så en periode hvor de kan "skræmmes væk" fra området eksisterer ikke. At terrorisere drægtige odder og odder med unger med hunde, er både dyretisk, moralsk forkasteligt, og bryder voldsomt med Hundeloven § 12.
Antallet af ynglende odder er ikke korrekt ift. de lokale og de studier som er lavet på Egholm. Vurderingen er flere par. Disse observationer spiller jo fint sammen med den usikkerhed som er i notatet "VURDERING AF ANTAL ODDERE OG EVENTUEL YNGLEAKTIVITET AF ODDER PÅ EGHOLM" V/ Af Natasha Lizette Lundt og Sussie Pagh, 6. JULI 2023. Notat er en analyse af videosekvenser og ikke et feltstudie, og udtrykker usikkerhed om hvad som observeres i sekvenserne. Konklusionen skriver, at det er " Ud fra kendskabet til odderes territoriestørrelse er det mest sandsynligt, at der højest findes et par voksne oddere på selve Egholm. Både på fastlandet syd for Egholm og på den sydlige del af Egholm fangede kameraerne i april 2023 to voksne individer. Det ene af de voksne individer på fastlandet har en pelsskade ved halsen, og det kan derfor dreje sig om forskellige individer, som færdes hhv. på fastlandet syd for Egholm og på Egholm Syd. På et klip fra et kamera på Egholm Syd ses en hunodder med en unge. Der er således mindst to voksne oddere på Egholm, og en hun med unge."

Der er modsigelser i denne konklusion som dermed indikerer at lokale studier er mere troværdige i deres observationer i feltet.

Det andre notat som MKR henviser til Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30 N2023_30.pdf (au.dk)

Dette notat modsiger hvad MKR beskriver:

"Aarhus Universitet har ikke kendskab til publikationer om afværgetiltag eller erstatningshabitater for forringede eller ødelagte yngleområder for odder eller om effektiviteten af sådanne tiltag."

"Der er ikke publiceret undersøgelser, der dokumenterer med nogen videnskabelig sikkerhed, at 'odder-fristeder' og kunstige huler kan anvendes til at forbedre den økologiske funktionalitet af yngleområder eller som erstatning for ødelagte yngleområder."

”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det 7 kan ikke udelukkes at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder.”

Vejdirektoratet udtaler i DR 17/12, 2023, 19.56 Hundelort og dyrelyde skal skræmme oddere væk fra 3. Limfjordsforbindelse | Nordjylland | DR: ”Vejdirektoratet påpeger, at de blandt andet har talt med eksperter fra Miljøstyrelsen og flere af landets universiteter. - Vi har samlet alle, vi kunne finde, som ved noget om det her. De kloge folk har vurderet, at det her er et tiltag, som man mener vil virke, siger Karsten Kirk Larsen, der er afdelingsleder i vejplan og miljøafdelingen i Vejdirektoratet.”

Det kan konkluderes; at det ikke er videnskabeligt belæg for dette, at de eksperter man henviser til fra Universiteter ikke i deres notater er enige, at det ikke er muligt at finde belæg for dette fra Miljøstyrelsen, og at det er et lovbrud iht. Hundeloven §12.
De ”kloge folk” som vejdirektoratet henviser til er ikke muligt at identificere.

Flagermus

MKR Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk) er mangelfuld og fejlbehæftet i beskrivelse af flagermus, population og adfærd.

- Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),
- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

MKR, Side 15: Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Vurderingen er ikke korrekt, og omvendt skriver MKR om risiko side 50, Tabel 4-2: Flagermusarter i Danmark og deres risiko for trafikdrab og andre negative effekter af veje og jernbaner ud fra deres typiske flyvemønstre og -højder: **at den er høj til meget høj**

Der vurderes altså at en motorvej vil hæve en væsentlig påvirkning.

MKR modsiger sig selv.

MKR side 51; I forhold til landskabsbroer viser studier, at 98 % af de undersøgte flagermus vælger at flyve under vejen i stedet for over vejen, når der er tale om større broer, der fører vandløb under vejen (Bat mitigation measures on roads – a guideline, 2016)

Med henvisning til motorvej beskrivelsen, er der ikke muligt for flagermus i området Egholm ø og syd for fjorden, samt Hasseris enge, at flyve under vejen. Motorvejen går på en dæmning. Det er ikke en bro.

Relevansen er derfor ikke til stede, og de 98% af flagermus MKR henviser til, vil flyve over vejen.

MKR, side 51: Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Vurderingen er ikke korrekt. Jf. Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),

- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

Også her modsiger MKR sig selv:

MKR side 56: Omkring Hasseris Å viste lytning til fods stor aktivitet af flagermus under lygtepælene på Nørholmsvej, primært sydflagermus. Yderligere er der stor aktivitet ved søerne i Klostereng, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af vand-, dam- og sydflagermus. En registrering mellem de to søer midt sommer 2020 viste flest registreringer af troldflagermus og brunflagermus, men ingen registreringer af vand- og damflagermus, og generelt færre registreringer end i 2019

MKR side 97: På baggrund af kortlægningen af flagermus, vurderes det, at området, hvor den 3. Limfjordsforbindelse anlægges ikke rummer væsentlige ynglebestande af flagermus, men at flagermus forekommer i almindeligt i hele området. Flagermus har en stor aktionsradius på flere kilometer, og det vurderes, at et nyt vejanlæg i driftsfasen vil udgøre en permanent barrierevirkning. Barrierevirkningen vil medføre, at nogle arter af flagermus vil krydse vejen sjældnere eller have større risiko for at blive dræbt i trafikken. Alle flagermusarter registreret i forbindelse med projektet bruger strukturer som levende hegn, vandløb og skovbryn som ledelinje i større eller mindre grad, når de flyver mellem opholdssteder og fourageringsområder.

Denne vurdering er ikke med videnskabelig vished, og er i modstrid med det reelle billede som er og som MKR skriver på siden 56.

Et studie af Bennett & Zurcher 2013 When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats - Bennett - 2013 - The Journal of Wildlife Management - Wiley Online Library, Viser at med tydelighed problemerne med veje og flagermus.

MKR vurdering om støj med henvisning på siden 592 til Luo et al. 2014, så er den ikke i reference listen. Den kan ikke findes på Google Scholar eller Semantic scholar, eller ikke på Max Planck Institut hjemmeside.

MKR side 481: Dertil bør tilføjes at støj også kan forårsage fysiologiske effekter (fx stress) og ikke-auditoriske effekter /80//79/. Permanent høretab opstår enten ved meget kraftig lydpåvirkning over grænseværdien for permanent høretab, eller ved gentagne udsættelser for kraftige tilfælde af midlertidigt høretab. Midlertidigt høretab fortager sig over en periode, som kan vare fra minutter og op til flere døgn. I perioden med høretab vil et dyrs evne til at orientere sig, finde føde og kommunikere med artsfæller være begrænset ift. normalen. Påvirkningsgraden på dyrets vitale funktioner er afhængig af hvilke frekvenser af hørelsen som har fået en forhøjet tærskelværdi. Grundet den frekvensafhængige forskel i

følsomheden overfor støj, fastsættes grænseværdier udfra en vægtning af støjkildens frekvenser i forhold til dyrets høretærskler.

Et studie der kan dokumenteres er How Noise Affects Bats and What It Reveals About Their Biosonar Systems | SpringerLink, Smotherman et al 2021: "Echolocating bats use sounds for both perceiving their surroundings and social communication, which makes bats vulnerable to environmental and anthropogenic noise. Whether a particular noise source affects bats depends upon the acoustic properties of the noise and those of the bat's pulses as well as whether the bat is roosting, commuting or foraging." This chapter reviews some of the key discoveries on this topic that have emerged since the first North American Society of Bat Research (NASBR) meeting 50 years ago. A variety of different experimental approaches focused on noise have synergistically advanced the study of bat biosonar and acoustic communication. Psychoacoustic studies used noise stimuli to probe mechanistic questions about how the bat's brain processes and interprets echoes. Behavioral studies examined the long-term effects of intense noise on bat hearing, revealing that bats were surprisingly resistant to noise-induced hearing deficits at noise levels that cause hearing loss in other mammals. Lab and field studies have explored how bats respond to noise, focusing especially on behaviors that appear to successfully mitigate its negative effects. Field research has investigated the ecological consequences of both natural and anthropogenic noise, identifying the significant threats of noise pollution for bat populations. Collectively, these studies provide a cohesive framework for understanding the evolution of bat biosonar while also identifying key issues for ensuring their conservation."

Dette studie påviser at flagermus er sårbare for miljø og menneskabt støj!

Det viser at støj for flagermus er en trussel. Nogle frekvenser ser ikke ud til at påvirke, medens andre gør. Det afgørende er at med vished sikre beskyttelsen, hvor deres fouragering og kommunikation er altafgørende.

Skovhornugle og andre truede dyr

Skovhornuglen er ikke beskrevet i MKR og undersøgt, men dokumentationer viser at den yngler ved Nørholmsvej 101. Der er observeret 3 unge 2020, 1 unge 2022 og 2023.

Generelt er MKR mangelfuld vedrørende beskrivelse af Rovfugle (eks. Musvåge, Tårnfalk), Isfugle, Landsvale, Bysvale, og Fiskehejre (ved Hasseris å, daglige observation 1-3, helt op til 7 fugle i området)

Hare yngler i området, Pindsvin havde i sommer 2021 3 unge, en Brud er observeret sommeren 2023.

Bilag 4 arter i området vil ikke få nogen gavn af, hvad MKR med Faunapassager beskriver som "løsninger".

Faunapassager er i området, udelukkende et forsøg på at legitimere anlæg af en motorvej. Den faktiske virkning vil være 0.

Det er ikke relevante områder som dyr vil passere og passere til, og de dyr som er beskrevet her, vil ikke kunne bruge dem eller kunne opretholde deres habitat.

Erstatningsnaturen som er beskrevet vil ikke være nok, ikke relevant og ikke et argument for de bilag 4 og rødlistede arter som bliver direkte berørte og truede.

MKR er mangelfuld på baggrund af de ikke eksisterende feltstudier, og evner ikke at beskrive og omfatte biodiversiteten og levevilkår for bilag 4 arter i området. De er supplerede af VVM 2021 som også var udsat for kraftig kritik i deres metode og mangel på de nødvendige feltstudier.

MKR fremstår uden videnskabelig vished, uden løsninger, og med manglende og fejlbehæftede beskrivelser.

Dansk lovgivning, Internationale konventioner, EU VVM-direktiv, Videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Motorvejen over området og Egholm strider mod disse.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen.

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Danmark, som alle andre lande, har alvorlige problemer med at sikre befolkningen rent drikkevand.

At projekter og anlægge en motorvej gennem områderne ved Drastrup, Hvorup Lindholm vandværksområder, er ikke bare i strid med EU-lovgivning og dansk lovgivning Drikkevand og vandforsyning - Miljøstyrelsen (mst.dk), Vandforsyningsloven (danskelove.dk),

Beskyttelsen skal tages alvorligt jf Miljøstyrelsen har rettet op på fejl og mangler i forvaltningen af dispensationer på drikkevandsområdet - Miljøministeriet (mim.dk), Rapport (mst.dk).

- Drinking water - European Commission (europa.eu): The main pillars of EU drinking water policy are to:

- protect human health by ensuring the quality of water intended for human consumption
- ensure that drinking water quality is controlled through standards based on the latest scientific evidence
- secure efficient and effective monitoring, assessment and enforcement of drinking water quality
- provide Europeans with adequate, timely and appropriately information
- and to improve access to water intended for human consumption

- Drikkevand direktivet EU EUR-Lex - 32020L2184 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
- Implementing Decision Drinking Water Directive Watch List - European Commission (europa.eu)
- Understanding the Drinking Water Directive - ECHA (europa.eu) Improved quality and access to drinking water for all Europeans - European Commission (europa.eu)
- Safer drinking water for all Europeans (europa.eu)
- Guidelines for drinking-water quality: Fourth edition incorporating the first and second addenda (who.int)

Grundvandet ved Drastrup har været beskyttet i 30 år, med støtte af EU Final agreement on quality and access to drinking water (europa.eu).

I MKR, side 514, er der en overfladisk og ukorrekt beskrivelse af vandkvalitet og sårbarheden. I VVM 2021 beskriver man, at man i anlægsfasen vil påføre grundvandet ved Drastrup en "Irreversibel påvirkning", med en ændring af den kemiske sammensætning, i et moderat omfang dvs. 10-50 km diameter. Dette betyder at vandet vil blive forurenet i et ikke konsekvensvurderet omfang.

Den overfladiske beskrivelse formår ikke at analysere at grundvandet i Drastrup består af tre lag: det øverste og nederste er det rene drikkevand, som bliver brugt. Det er mellemlaget som indeholder nitrat, og som stammer fra perioden inden beskyttelsen. Det vil være ødelæggende at ikke håndhæve denne.

Lindholm Hvorup vandværk er i samme situation, og vil have den samme påvirkning.

I alt får Aalborg ca., 40% af drikkevandet fra disse to områder, hvor Drastrup står for mere end 30%.

Miljøgis vest Aalborg og Nørresundby (mim.dk) Miljøgis (mim.dk Drastrup) viser med tydelighed områderne og den risiko der er ved de beskyttede områder!

Det er ikke vandværksboringerne der er direkte udsatte med arealet hvor de pumper fra! Vejteknisk beskrivelse_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk)

Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk), Side 8: Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet. Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

MKR, side 509: Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i en årrække. Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune /4/

MKR side 509: Indsatsområdet sydøst for Limfjorden er omfattet af Indsatsplan OSD 1435 – Klarup Vandværk og Aalborg Vand /14/ og /15/. Linjeføringen berører ikke vandværkernes indvindingsoplande i dette område.

MKR, side 510: Områdernes tynde lerede dæklag medfører, at de primære magasiner er meget sårbare over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Der skal derfor ved planlægning, udførelse og drift af veje tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger.

Ovenstående modsiger både sig selv og de faktiske forhold. De er ikke korrekte og forholder sig ikke til de reelle problemer mht. at anlægge en motorvej her. Ser man på arealet og kort figur 13,5, side 511 – er det ikke drikkevand boringerne som er problemet det er indvindingsområdet! Motorvejen gennemskærer området, hvor sårbarheden er stor. Meget af det øverste, rene, drikkevand ligger 0.5 meter under terræn. Dette kan ikke beskyttes ved anlægsfasen, og den "irreversible påvirkning" vil komme.

Det samme ved Lindholmvandværk, figur 13,6, side 512,

MKR, side 519: På det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at vurdere forekomsten af den mere reducerede vandtype. Vandstandssænkning på lavbundsarealer vil dog som udgangspunkt medføre risiko for udvaskning af okker, pga. iltning af jernforbindelserne i jorden.

Anlæg og Grundvandssænkning betyder en irreversibel påvirkning af den kemiske sammensætning, hvor det ikke kun er okker, men også kemikalier, mikroplastik og salter. Jf. side 520: Grundvandssænkninger kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske

lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne. Grundvandssænkning kan ligeledes medføre mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning. Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand. Side 522: Grundvandsforekomster. Området overlappes af grundvandsforekomsterne dkmj_1099_ks, dkmj_305_ks, hvor der er god kemisk tilstand, men ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.

MKR, side 526: Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer, angivet i Tabel 13-10.

MKR, side 528: På baggrund af ovenstående vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset.

Denne vurdering er i modstrid med det som står oven, og derfor ikke en korrekt konsekvensvurdering. På den ene side, siger man at man ikke har data nok til en kvalificeret vurdering, på den anden side mener man at der er/kan være et "ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink." At vurdere dette som "at påvirkningen er begrænset i anlægsfasen" mangler videnskabelig vished og modstridende.

MKR, side 531: Fjernelse af en del af grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandet, kan have betydning for den lokale mulighed for indvinding, samt føre til påvirkning af vandløb og vådområder. For byggegruberne vil der dog ikke blive fjernet den samme mængde grundvand fra ressourcen, som den oppumpede mængde. Det skyldes som nævnt, at en del af det oppumpede vand består af saltvand fra fjorden, som via de omgivende jordlag strømmer til den tørholdte grube.

Saltvandet fra fjorden vil med stor sandsynlighed gennemløbe de deponier som indeholder asbest, tungmetaller og kemikalier. Det vil forurene grundvandet, og det kan derfor ikke gives nogle garantier at det er "begrænset påvirkning" ved at anlægge en motorvej.

Vurderingerne i MKR er ikke konsistente og svinger mellem moderat, begrænset og manglende/sparsomme data mht. påvirkninger.

MKR side 69: Drastrup fredskoven er planet for at beskytte grundvandet og side 72 §3 områder, engene det samme.

Manglende forståelse og analyse af hvad dette er, og hvilke konsekvenser det vil have ved at ophæve beskyttelsen.

Miljøministeriet, Habitats vejledningen, side 36, væsentlighedsvurderingen: Det skal fremhæves, at de nævnte miljøkvalitetskrav, grundvandskvalitetskrav og tærskelværdier fungerer som kriterier for, hvornår koncentrationen af et forurenende stof i vandmiljøet er over et niveau, der forhindrer, at der er eller opnås god tilstand i de målsatte vandforekomster. Niveauerne fastsættes konservativt, så der er god sikkerhed for, at vandmiljøet herunder organismer i miljøet ikke påvirkes negativt.

Den konservative vurdering som Miljøministeriet anlægger, er ikke at finde i MKR og strider derfor mod væsentlighedsvurderingen.

MKR side 36; Konsekvenser i anlægsfasen Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner. For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang. I områder, hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

MKR side 162-163: I anlægsfasen foretages midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne af såvel motorvej som bygværker og regnvandsbassiner. Sweco | 3. Limfjordsforbindelse 163/591 Grundvandssænkningerne og udledning af det oppumpede grundvand kan påvirke vandføringen i vandløbene i et omfang, så der er risiko for erosion af vandløbenes profiler, ligesom der kan ske påvirkning af de vandløbsnære arealer, hvor der foregår dyrkning eller findes naturområder. Varigheden af grundvandssænkningerne kendes ikke nærmere. Ved etablering af landskabsbroen over Østerå forventer Vejdirektoratet at pælefundere bropillerne. Derved undgås udskiftning af blødbund og grundvandssænkning i stort omfang, og der skal sandsynligvis kun grundvandssænkes til etablering af betonplader på toppen af pælene umiddelbart under terræn. Vejdirektoratet har indgået aftale med vandløbsmyndigheden Aalborg Kommune om at oppumpet grundvand i videst mulige omfang nedsives på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, skal der iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning

MKR side 177 : Håndteringen af vejvandet i afvandingssystemet sker primært ved kantopsamling, og vand fra skråninger opsamles i trug langs anlægget, da der er særlige drikkevandsinteresser (OSD) på strækningen (se kapitel 13 geologi og grundvand og 14 forurenet jord). Herefter ledes vejvandet videre via ledninger (lukket system) til regnvandsbassiner med tæt bund, der forsinker vejvandets

udledning til recipienter. Regnvandsbassinerne reducerer udledningens hydrauliske belastning af vandløb og søer. Regnvandsbassinerne reducerer ligeledes indholdet af miljøfremmede stoffer i udledningen da disse i en vis udstrækning tilbageholdes i bassinernes sediment. Etablering af motorvejen vurderes dog at medføre en begrænset merudledning af forurenende stoffer til overfladevandsrecipienterne. De resulterende koncentrationer af forurenende stoffer i recipienterne skal overholde miljøkvalitetskraven for vand, sediment og biota. Udledningerne må ikke medføre forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i recipienterne.

MKR Side 206: I forbindelse med større grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives på omkringliggende arealer. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres så recipienten ikke påvirkes.

MKR, side 533, Drift: Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning. Side 534: I vintermånederne vil vejstrækningen blive saltet. I 4 af de 11 grundvandsforekomster er der ukendt tilstand for chlorid. Det gælder de den dybe og 3 af de terrænnære grundvandsforekomster, der alle ligger omkring Limfjorden (dkmj_305_ks, dkmj_304_ks, dkmj_28_ks og dkmj_947_kalk). Såfremt vandprøverne fra de geotekniske boringer viser, at der er ringe tilstand for chlorid, vil al vejvand blive opsamlet ved kantopsamling og regnvandsbassinerne blive udført med membran, ligesom der vil være kantopsamling i sårbare områder.

MKR, side 537: Reinfiltration: I områder hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltration blive fastlagt ved pumpetest o.lign. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning jf. afsnit 13.7.

Ovenstående beskrivelser i MKR, viser med klarhed de manglende sammenhænge mellem anlæg og drift, og de "irreversible påvirkninger" og forurening af drikkevandet.

"Reinfilterering" og membran i opsamlings bassiner, er ikke en løsning og er i direkte konflikt med lovgivningen, både i Danmark og i EU.

I dette er der ingen vurdering af mængde, garanti, sikkerhed, holdbarhed af membran, kvalitet, pris. Disse "løsninger" er ikke bare uoverskuelige, men lever ikke op til VVM-direktivet.

At ikke beskytte sårbare drikkevandsområder ved Drastrup og Lindholm Hvorup som værende BNBO Boringsnære beskyttelsesområder og OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, er ikke bare i strid med lovgivningen. Det er også dumhed og en forbrydelse mod kommende generation.

En motorvej gennem området kan ikke lade sig gøre og skal derfor forkastes.

Den videnskabelige vished og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Klimamæssige konsekvenser

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når FN, EU, NGOs, forskere globalt, alle udtaler at konsekvenserne for klimaændringer er uoverskuelige og at handling på dette ikke kan vente, må man forvente at MKR og Vejdirektoratet forholder sig til problemerne.

Når UNEP er kommet med en ny rapport (Emissions Gap Report 2023 | UNEP - UN Environment Programme), som viser at vi har alvorlige problemer: Transportministeriet og Vejdirektoratet er forpligtigede til at både forholde sig til dem, men også handle på dem. Nu.

EU beskriver det tydeligt Konsekvenserne af klimaforandringerne - Europa-Kommissionen

IPCC og UNFCCC er endnu kraftigere i deres beskrivelser og kritik AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 — IPCC, Introduction to Science in the UNFCCC | UNFCCC

COP 28 kunne givet gjort mere, men fik fastslået at klima kræver handling og en kraftig nedbringelse af fossile brændstoffer Fossil fuels and finance dominate COP28 agenda - UN Climate Summit News - COP28

Vejdirektoratets overfladiske 5 sider plus forside om klimamæssige konsekvenser af Egholm motorvejen er både pinligt og beskæmmende for en dansk myndighed i 2023. Man har tydelig ikke forstået krisen, hvilke konsekvenser den allerede har, og hvordan man skal indtænke det i projekter, eller hvordan projekter med udgangspunkt i klima evidens skal forkastes.

Vejdirektoratets betragtninger (Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)) og udregninger er mangelfulde:

Side 4: Udledninger i anlægsfasen Beregningen viser, at den samlede CO2e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning.

Side 5: Det er i beregningerne forudsat, at der sker en række teknologiske forbedringer, som får betydning. For eksempel er det forventningen, at CO2e-udledningen fra biltrafikken vil falde markant i fremtiden, hvilket især skyldes den stigende andel af elbiler på markedet. Endvidere forventes det, at vedvarende energikilder i stadig større grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne. På det nuværende grundlag vurderes det, at trafikken over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 128.700 ton CO2e mere end hvis vejen ikke udbygges. Det svarer i gennemsnit til 2.570 ton CO2e mere om året, end hvis 3. Limfjordsforbindelse ikke anlægges. Grundet skiftet mod batterielektriske lastbiler er der et stort fald i udledningen i perioden. Gennemsnittet dækker over et fald i udledningen fra knap 8.000 ton i 2035 til 430 ton i 2084.

De væsentlige klimatiske påvirkninger er ikke nok til at opgive projektet.

Det spiller heller ikke sammen med at MKR samtidigt peger på at en del af samfundsværdien er en forøgelse af indtægterne via afgifter på benzin og diesel, da forbindelsen over Egholm betyder flere kørte km.

Det er modstridende og regnestykket hænger ikke sammen.

Forventningerne er jo at man kommer til at udlede meget mere og belaste klimaet mere end de ca. 480.400. tons CO2 i anlægget og i de efterfølgende "ekstra kørte km".

Bare i anlægs fasen så mangler udregningerne vedrørende eks.:

Transport af råstoffer, hvorfra, hvordan?

Udvinding af disse.

Oprensning af forurenet jord og transport.

Oprensning – reinfiltration af forurenet grundvand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk (mængde, kostnader)

Arbejdskraftens samlede CO2 udledning i forbindelse med transport fra og til arbejdsstationer.

Estimeret udledning ifm. ulykker og hændelser der skal håndteres.

Drift udregningerne:

Ikke evidensbaserede gætterier om fremtidens transport på lang sigt – 2084 (?)

Ikke medregnet CO2 udledning fra benzin og diesel køretøjer som man hævder, vil øge og give en indtægt i kraft af afgifter.

Andre omkostninger ved drift og vedligeholdelse

Vejdirektoratets og MKR er mangelfuld vedrørende de klimamæssige konsekvenser. Det er en begrænset og partiel betragtning, og ikke evner at leve op til de globale udfordringer om hvordan klima spiller sammen med natur, biodiversitet, og miljø, samt befolkningen livsbetingelser.

Sammentænkningen af problemstillinger, den videnskabelige vished og forsigtigheds princippet er ikke til stede.

Projektet lever ikke op til fremtidens udfordringer og de krav man skal stille til anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Disposition:

1. **Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall**
2. **Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed**
3. **Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser**

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall

I MKR er det igen, som i de tidligere VVM redegørelser, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg. Man har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer og omkostninger. Hverken økonomiske eller sundhedsmæssige. MKR nøjes med en henvisning til vejledning: side 37: Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest. Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Det er ikke på nogen måde en ”ubetydelig” problemstilling, og problematikken om asbest og deponier er ikke noget man kan være i tvivl om. Produktionen af produkter indeholdende asbest stod på i, mere end 75 år på Dansk Eternit fabrik, og ved andre industrier som brugte asbestfiber til at styrke produkterne (bl.a. cement). Affald, restprodukter og spild blev dumpet i adskillige deponier i Aalborg området, ejet af Dansk Eternit fabrik og Aalborg Portland, herunder Klosterengen. Dumpningen af rester med asbest er enorm. Der er tale om at mere en 1.000.000. tons asbestholdigt materielle, tungmetaller (jf. bl.a. besøgsrapporter ved Dansk Eternit fabrik), og kemikalier, er deponeret i og omkring Aalborg. Det er ikke en potentiel forekomst. Det er et faktum. Et faktum som ikke er kortlagt og vurderet. Bare i området og omkring Klosterengen estimeres mere end 500.000 tons deponeret i perioden 1976-1988 (se dokumentation i området flyfotokortlægning (geohav.dk)). Området fra færgelejet og vest på er opfyldt siden 1960´erne. Estimatet er nok for lavt sat, og det faktiske indehold er ikke undersøgt.

Denne dumpning forgik med samtykke og aktiv deltagelse af Aalborg kommune, og hvor Nordjyllands Amt havde det overordnede ansvar og kontrol, uden at håndhæve det. Region Nordjylland beskriver at der er ca. 850 deponier og forurenede lokationer i regionen som man ikke har kortlagt ift. indehold (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk)). I Aalborg er der 81 kendte deponier, med samme problematik.

Alt dette fremgår ved:

- Sagsagter (kystdirektivet, rigsarkivet), observationer, øjenvidne beretninger, prøvetagning
- Deponiernes lokation, men manglende bundmembraner og perkolat opsamling. DVS. at de er hyper mobile fiber har fri bevægelse ud i det maritime miljø.

- Kendt af, gennem fremsendelse af dokumentation, foretræde og møder, af vejdirektoratet, transportministeriet, skiftende transportministre, Folketingets transportudvalg, Folketingets sundheds og miljø udvalg, Aalborg Byråd, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Regionsrådsformanden Region Nordjylland, samt Statsministeren Mette Frederiksen (fremsendt 12/11 2022).
- Kendt af SWECO via GeoHav GeoHav - Egholmlinjen
- Dokumentation fremgår i: 764556857648844.pdf (geohav.dk), 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk), flyfotokortlægning (geohav.dk)
- Rapport verdens ende – dokumenteret asbest forurening 764556857648844.pdf (geohav.dk)
- 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk)
- Rensningsanlæg vest i Aalborg (placeret den østlige del af Klosterengen) er direkte bygget på asbestdeponi.

En asbest analyse ved Svanholmgrøften påviser forekomst af asbest (2 prøver steder 3 analyser) ved vest siden den nordlig del (kilde firma Andreas & Vidbjerg CVR-nr36943815 CVRP-nr1020533176). Analysen er foretaget på vegne af Aalborg Forsyning Kloak A/S. Den er tydelig ikke delt med Vejdirektoratet og SWECO.

Asbest og omfanget er ikke undersøgt ved Dall, Østerå eller ved Klosterengen lergrav

Når Vejdirektoratet projekter i området og beskriver: Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst. Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Dette betyder at man vil gennembryde asbestdeponiet, og hvor man mangler at redegøre for konsekvenserne af dette.

Endvidere skriver man:

MKR, side 545, ved Dall: 101,0-101,3 Nedlagt fyldplads 851-01000 V1 Opfyldt med affald og forurenet jord samt asbest… Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet…. Ved afgravning af asbestholdig jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt, for at hindre spredning af asbestfibre og forurenet jord.

MKR, side 547: 108,2-109,0 Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal 851-00193 V1 Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurenet fra spildevandsslam.

Side 548: Lokalitet 851-00193 (V1) omfatter flere forskellige aktiviteter. På en del af området, der er beliggende ud til kysten ca. 300 m øst for motorvejstraceet har der været depot for eternitaffald og bygningsaffald, hvor der i perioden 1975-1979 er sket en opfyldning og ændret på kystlinjen. Kystsikringen ved opfyldningen blev afsluttet i 1988 /10/. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest /10/. Nylige fund af eternitfragmenter

i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld. Ligeledes er den eksakte udstrækning af deponiet sandsynligvis ikke endeligt fastlagt, hvorfor der skal udvises opmærksomhed ved gravearbejder. Siden 1954 er der sket en terrænhævning af de kystnære områder, og der er tegn på gravearbejde og jordhåndtering i forbindelse med søerne på Klostereng. Derudover har der på en del af området været udsprøjtet spildevandsslam siden ca. 1980.

Beskrivelsen modsiger sig selv: er der asbest eller er det ikke. Det indikerer at SWECO og Vejdirektoratet er klare over at der er asbest, men man vælger at nedtone problematikken, hvilket er i strid med EU VVM-direktiv og den videnskabelige vished og en fyldestgørende undersøgelse som en MKR skal være.

Dette deponi, som alle andre deponier i Nordjylland har ikke nogen bundmembran og perkolat opsamling. Dette betyder, at der bliver ved at udvaskes og sive ud miljøfarlige stoffer, herunder asbest, Region Nordjylland oplyser om manglerne, samtidigt som de indrømmer at de ikke har styr på de ca. 850 forurenede grunder som er i regionen. De vil først nu opprioritere deres indsats, hvis regionens strategi 2024-27 bliver implementeret (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk))

Der er ikke, hverken ved Verdens ende, Klosterengen og til Hasseris å (områderne V1 og V2), og ved Dall, eller Østerå undersøgt omfanget af forurening herunder asbest. Konsekvenserne kan dermed ikke vurderes og derfor en mangel i MKR. Konsekvenserne af asbest og Østerå er ikke belyst, specielt ikke når man ser på at Østerå er åbnet inde ved Aalborg og er tænkt som et rekreativt områder, hvor børn kan lege ved vandkanten.

Man konkluderer i MKR, side 571, Tabel 14-14: Håndtering jord indeholdende asbest. Sårbarhed Lav, Geografisk udbredelse Lokalt, Intensitet Lille, Varighed Kort, Konsekvens Begrænset

Ift., til nævnte dokumentationer, sagsakter, øjenvidner beretninger, er konklusionen forkert og uden videnskabelig vished: Udbredelsen er omfattende, intensitet stor, varigheden uendelig, og konsekvenserne uoverskuelige. **Dette hvis ikke man sikrer, forsegler og beskytter befolkningen og naturen mod en fortsat forurening**.

2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed

Vejdirektoratet og SWECO hævder, side 21 i supplerende MKR: ”Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves.” og side 37 Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Bilagsrapport, side 284, Sweco og Naturafocus: sediment undersøgelse

Side 288: I 2019 er der foretaget en undersøgelse af det marine sediment efter den daværende projektplan for 3. Limfjordforbindelse med henblik på at vurdere sedimentet i forbindelse med eventuel klapning og/eller nyttiggørelse (Naturfocus 2020). Undersøgelsen blev udført ved sedimentprøvetagning efter Miljøstyrelsens forskrifter og Naturfocus Side 2 Notat: 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen)9095-RAD-MILJ-RAP-0075_MKR-bilag 6 Baggrundsrap_naturfocus_færdig udført i seks delområder i anlægskorridorer syd og nord for Egholm, Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. Sedimentundersøgelsen i 2019 blev foretaget i otte

delområder efter en udarbejdet prøvetagningsplan (Naturfocus 2019). Hvert delområde repræsenterer én miljøprøve af sedimentet og hver miljøprøve var en blandingsprøve bestående af 5 sedimentprøver taget inden for hvert delområde. Prøvetagningsplanen var godkendt af Miljøstyrelsen.

Her mangler oplysninger og henvisningskilder i teksten!

Der foreligger ikke godkendelsesdokumentationen fra Miljøstyrelsen.

Side 289: I hver af de 33 specificerede delområder indsamles en blandingsprøve bestående af Kajak-stik på 5 fastlagte prøvetagningsstationer. For de 29 delområder i forbindelse med anlægskorridorerne og muligt kompensations-afgravning fraktioneres Kajakstikkene så vidt muligt i en øvre kulturpåvirkede sedimentaflejring og en nedre upåvirkede glaciale aflejring. For Reference-områderne udtages kun den kulturpåvirkede sedimentaflejring. Alle blandingsprøver analyseres for baggrundskoncentrationer af miljøfremmede stoffer og for den kulturpåvirkede sedimentaflejring analyseres også for asbest. I alt indsamles således 62 blandingsprøver til analyse.

Analyse Asbest: prøve 1-2 m under terræn

Målenhed detektionsgrænse er 100 mg per Kg

Resultatet er

1: 0 mg/kg

2: 0 mg/kg

Resultat ALS og underleverandører *3 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163 og *4 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163

analyse:

Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 6a	syd for Egholm
Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 21a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 22a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 27a	nord for Egholm

Blandingsprøve syd Egholm 1 analyse som viser intet.

MKR side 240: Asbest. (Kun prøverne fra det øverste sedimentlag. Ikke reference-prøverne)

MKR side 243: Der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver.

Problemerne med undersøgelserne og analyserne er:

Prøverne er ikke taget dybere, hvilket er betænkeligt når man ved at asbestdumpning og -udledning og anden forurening er foregået siden 1960´erne, og at sedimentet har ændret karakter gennem årene.

Prøvetagnings koordinatorer er ikke eksisterende i ETRS89 systemet.

Der er kun foretaget 4 analyser af asbest forekomst. I pressemeddelelsen (Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund | Vejdirektoratet fremgår det ikke hvilke kriterier, måleenhed og detektionsgrænse der er brugt

Der var kraftig kritik af Naturfocus involvering og prøvetagning i 2021, jf. høringssvar VVM 2021. Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning, forskning, eller prøvetagning. Vejdirektoratet oplyser ved et møde at Naturfocus ikke kommer at være involveret i prøvetagning. Det er derfor særdeles uforståeligt og meget bekymrende, at Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen. Specielt når det er på et så vitalt område ift. sundhed, miljø og natur. Rambøll brugte ham, og nu har SWECO gjort det samme i modstrid med Vejdirektoratets oplysning. Argumentet for hvorfor mangler at oplyses.

Man har valgt at kun lave analyse på 1 prøve syd for Egholm, selv om det er alment kendt at den største forureningskilde er ved området Klosterengen og øst og vest for det. Det er mangelfuld analyse og man kan ikke på den baggrund konkludere at der ikke er asbest, eller andre forureninger i fjorden.

Endvidere, er de 4 prøver analyseret ved: **analysemetoden** med **rasterelektronmikroskopi** (SEM) kan anvendes til at påvise asbest i tekniske produkter. Denne metode er specifikt designet til **kvalitativ detektion af asbest** i tekniske produkter, hvor asbestmasseindholdet er mindst **1 %**. Ved at koncentrere prøven (f.eks. ved syrebehandling eller forbrænding) kan detektionsgrænsen sænkes for visse produkter. Metoden kan også bruges til at estimere asbestprocenten i det tekniske produkt [1].
Dog er det vigtigt at bemærke, at denne metode primært er beregnet til faste materialer og tekniske produkter. For **havvand** ville andre metoder være mere hensigtsmæssige, da SEM ikke er velegnet til at analysere flydende prøver. For at påvise asbest i havvand anbefales metoder som **optisk mikroskopi** eller **væskeprøvefiltrering**, der er mere egnede til at håndtere flydende miljøer [2][3].

Det vil sige man har anvendt en metode som ikke egner sig til en analyse af sediment. Metoden man skulle brugt er optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering. Dette oplyser MKR rapporten og Vejdirektoratet ikke.

Problemerne er også med den valgte **Detektionsgrænsen**, som er den laveste koncentration af et stof, der kan påvises pålideligt ved en given analytisk metode. Det er det punkt, hvor signalet fra stoffet er tydeligt forskelligt fra baggrundsstøjen og kan skelnes med en vis grad af sikkerhed. For eksempel, hvis vi taler om **asbestanalyse**, så er detektionsgrænsen den mindste mængde asbest, der kan påvises i en prøve. Når asbestkoncentrationen er under denne grænse, kan det være svært at påvise pålideligt. Detektionsgrænsen afhænger af den specifikke metode, instrumentering og prøvens karakteristika.

I miljømæssige analyser, såsom vandkvalitetsundersøgelser, fastsættes detektionsgrænser for at sikre, at forurenende stoffer som tungmetaller, pesticider eller organiske forbindelser kan påvises, selv ved meget lave niveauer.

At man vælger en detektionsgrænse på 100 mg per Kg, er det samme som at sige, at man ikke vil finde noget. GeoHav fremfør ligeledes den samme kritik: Kommentarer om frigivelse af asbest (geohav.dk), at detektionsgrænsen er urealistisk høj.

Der er ikke nogen analyser af asbestfiber global som måler asbestfiber i vægt.

En detektionsgrænse med vægt er videnskabelig uredelig.

Konklusionen er at prøvetagningen, lokationerne for prøverne, antal prøver undersøgt, analyserne og analysemetoden alle er utilstrækkelige, og at det i videnskabelig forstand er videnskabelig uredelighed., jf. Lov om videnskabelig uredelighed m.v. (retsinformation.dk).

Dette er alvorligt og der forventes at Vejdirektoratet kommer med en ny pressemeddelelse og dementerer tidligere usande udsagn om "der ikke er nogen asbest i fjorden".

3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest (EUR-Le x - 32009L0148 - EN - EUR-Lex (europa.eu)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest (bm.dk), EU´s Chemicals strategy - European Commission (europa.eu) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel da netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: "Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken." (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.
Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.
Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkluderer pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.
Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien borde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) PR_INL (europa.eu):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):
C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %)7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);
D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftrisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;

Ref.: 7http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)581397_EN.pdf 8 https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease. 9 https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012
side 14:

25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forhøjer risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (*se ref. neden*)

22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreligger en risiko for menneskers sundhed;

26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcementrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcementrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (https://epiprev.it/3608)

Side 17:

bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m3 (0,1 fibre/cm3), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervsmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m3 (0,002);

40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m3 (0,001 fibre/cm3); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm3 (1 000 fibre/m3), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

"ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA." MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO *American Journal of Epidemiology*, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

"Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway)." **Kristina Kjærheim, Bente Ulvestad, Jan Ivar Martinsen & Aage Andersen,** ***Cancer Causes & Control*** volume 16**, pages 593–598 (2005), Cancer Causes & Control**

"Possible health risks from asbestos in drinking water." Di Ciaula A and Gennaro V

Epidemiologia e Prevenzione, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

"Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura" H. Canan Hasanoglu MD, Erkut Bayram MD, Adnan Hasanoglu MD & Funda Demirag MD, Archives of Environmental & Occupational Health vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

"A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources", Heliyon 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

"The need to control asbestos fibers in potable water supply systems." J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, Science of The Total Environment Volume 18, April 1981, Pages 91-102

"GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY." Italian Journal of Engineering Geology and Environment, 1 (2021)
Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

"Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation." Janez Zavašnik, Andreja Šestan, Srečo Škapin, Chemosphere Volume 287, Part 1, January 2022.

"Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods."
Sergio Malinconico [a], Federica Paglietti [a], Silvia Serranti [b], Giuseppe Bonifazi [b], Ivano Lonigro [b]
Journal of Hazardous Materials,Volume 436, 15 August 2022, 129083

WHOs regelsæt: Asbestos in drinking-water (who.int)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Denne vil betyde, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når EU's VVM-direktiv og dansk sundhedslovgivning i den grad fremhæver og prioriterer mennesker og sundhed, kan man konstatere at MKR er mangelfuld og ikke indeholder et ord om sundhed eller hvad mennesker er i projektet.

En undersøgelse og analyse af sundhed i Egholm motorvejen er afgørende for at kunne vurdere konsekvenserne af linjeføringen. Det handler om livskvalitet, rekreation, men specielt for borgernes påvirkning af forurening, asbest, kemikalier, tungmetaller, drikkevandkvalitet og støj.

MKR viser at:

Klosterengen Lergrave (Chlorid, filtreret 450 mg/l ligger over grænseværdi - **250 mg Cl-/l**), Aluminium (Al) 1100 mg/kg ts., risiko ved eksponering over tid, samme ved PAH-forbindelserne, **og Alkylphenoler og -ethoxylater**), samme med Benzo(a)pyren kan øge risikoen for **hudkræft**, **lungekræft** og andre kræftformer ved eksponering over tid, **Tributyltin (TBT-Sn)** er kendt for sin toksicitet og har været brugt i **skibsmaling** som antifoulingmiddel. Langvarig eksponering for TBT-Sn kan påvirke **immunsystemet**, **forplantningsevnen** og **hormonbalancen**.

Voerbjerg lergrav: Arsen (As) 5.9 mg/kg ts. 0.2 DS 259:2003, DS/EN ISO 17294m:2016 ICP-MS 30 Bly (Pb) 8.7 mg/kg ts. 0.1 DS 259:2003, DS/EN ISO, udgør en sundhedsrisiko, især hvis eksponering over længere tid

Aluminium (Al) med en koncentration på **9500 mg/kg ts** (mikrogram pr. kilogram tørstof) kan udgøre en sundhedsrisiko, især hvis det indtages over længere tid

Kviksølv og bly selv lave forekomster/usikkerhed om der findes en nedre grænse, skaber over tid sundsrisiko (nerveskader, hjerneskader, Parkinson) er en risiko ved gravitet at fostret tager skade.

Arsen er giftig for flercellede organismer, selvom enkelte bakteriearter kan bruge arsen som byggesten i deres stofskifte. Arsenforgiftning i grundvandet påvirker millioner af mennesker globalt. I Danmark er grænseværdien for arsen i drikkevand 5 µg per liter [123].

MKR, s 149: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for barium (Lindholm Å), kobber (Østerå, Nord og Lindholm Å), zink (Østerå, syd) og for sum methylnapthalener (sediment) i Hasseris å samt for kviksølv (målt i biota = fisk) i alle vandløbene.

MKR, side 161: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for kobber (målt i vand med 5,4 µg/l mod kvalitetskravet på 1,66 µg/l) i Smalleby sø - Vest og for sum methylnapthalener (målt i sediment) i Smalleby sø øst og vest samt i Klostereng Lergrav Nord. Kviksølv (målt i biota = fisk) er overskredet i alle søerne.

MKR, side 167: Østerå omlægges, men der er ikke undersøgt konsekvenser ift. deponi med asbest, hvilke forureninger motorvejen vil få mht. tungmetaller, mikroplast og PFAS-kemikalier.

Flere analyser vise overskridende eller høje værdier af sundhedsskadelige stoffer og kemikalier. Konsekvenserne af dette er ikke i tilstrækkelig omfang vurderet, og heller ikke vurderet ud fra om disse værdier har fatale konsekvenser for sundhed på længere sigt.

Grave arbejdet i fjorden betyder ift. MKR et spild 10-20 % estimeret 100.000 – 200.000 m3. Hvad dette indeholder af asbest, tungmetaller og kemiske stoffer er ikke med videnskabelig vished belyst (se høringsnotat vedr. asbest og videnskabelig uredelighed af analysen).

Samtidigt beskriver MKR at:

MKR side 271: Udledning af renset spildevand fra Aalborg Renseanlæg Vest, ca. 400 meter øst for anlægsområdet, giver anledning til, at der i den centrale del af strømrenden vil kunne forventes koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der er højere end miljøkvalitetskravet i et opblandingsfelt omkring udledningen. Desuden vil der, jf. afsnit 6.2.10 forekomme koncentrationer af miljøfarlige stoffer i Limfjorden generelt, når det tages i betragtning, at der dels er konstateret baggrundsniveauer for nogle af stofferne, dels et baggrundsniveau som fastlagt ved sedimentprøverne. Dvs. at der over en graveperiode må forventes varierende indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen betinget af især afstrømning og udløb af vandløb (Ryå, Lindholm å m.fl.), resuspension af sediment med indhold af miljøfarlige stoffer samt udledning fra punktkilder, hvor Aalborg Renseanlæg Vest ligger tæt på anlægsområdet (se afsnit 6.2.10). Der er i Miljøstyrelsens MiljøGis, november 2023, ikke angivet en blandingszone omkring udløbet.

Fjorden tilstand er ringe og anlæg af motorvej og sænketunnel med gravearbejde vil forværre tilstanden endnu mere. Det er givet, ud fra de oplysninger som forefindes, at asbest, kemikalier, tungmetaller herunder kviksølv, samt arsen, er et stort problem. Alle disse er til stede i fjorden og vil blive ved at udvaskes i fjorden. Grunden er historisk, hvor industrien i Aalborg ikke sikrede en forsvarlig bortskaffelse eller produktion. Flere områder omkring Aalborg er stadigvæk kraftige forurenede områder som ikke er sikrede. Eks. Området ved Rensningsanlæg vest frem til Hasseris å, Verdens ende, og Stigsborgs brygge. Region oplyser at man regelmæssigt lukker miljøfarlige stoffer, herunder arsen, ud i Limfjorden, men kun lidt ad gangen.

Forureningen bliver ved.

Disse forhold og sundhedsskadelige problematikker er ikke fuld vurderet, og MKR er derfor behæftet med fejl og mangelfuld.

Støj beregningerne

Den opdaterede støjberegning, Opdaterede støjberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 2: Den 3. Limfjordsforbindelse forløber overordnet gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder ved bl.a. Dall Villaby,

Sofiendal Enge, Hasseris Eng og Nørholmsvej. Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj beregninger viser et støj billede fra 58dB til over 73dB. Dette er sundhedsskadeligt og det billede som fremtræder, og der er ikke nogen garanti på at disse model beregninger vil holde i virkeligheden, Motorvejen ved Silkeborg er et skræmmende eksempel, med mere en 20dB forskel til model beregningen og det estimerede støj niveau.

Støjberegningerne er gennemsnitsbetragtninger over året. I spidsbelastninger og perioder langt over estimat.

WHO anbefaler støj skal ligge under 53dB.

Miljøstyrelsen nye vejledende betragtninger er 51-52 dB.

I Danmark, og specielt i Aalborg er støj et stort sundhedsmæssigt problem Denmark noise fact sheet 2021 — European Environment Agency (europa.eu).

Vejdirektoratets støjberegninger beskriver ikke dette og vurderer ikke konsekvenserne.

Noise (who.int)

Providing guidance for the protection of human health from harmful exposure to environmental noise (who.int)

Providing Environmental Noise Guidelines for the European Region (who.int)

WHO and JRC release new guidance to calculate the impact of noise on people's health in Europe

De sundhedsfarlige virkning af støj er: hjerte-kar-sygdomme, formodet forøgelse af Alzheimer risiko, stress, samt sænkning af livskvalitet.

En motorvej vil bidrage væsentligt til en forværret sundhedssituation.

Forurening af drikkevand, fra Nitrat til Nitrit

Ved siden af mulig forurening af asbest og tungmetaller i drikkevandet, er et problem også, som er generelt i Danmark, og særdeleshed i Aalborg: Nitrat i drikkevandet.
MKR beskriver ved grundvandssænkningen (se Høringssvar om Drikkevand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk) at der vil kunne indtrænge salter, dvs. nitrat.
Nitrit er et problem af flere grunde:

1. **Sundhedsskadelige effekter**: Nitrit kan omdannes til nitrosaminer i kroppen, som er kræftfremkaldende og genotoksiske[123]. Nitrit kan være akut toksisk og medføre iltmangel, specielt hos børn (methæmotoglobinaemia)[12].
2. **Kræftfremkaldende**: Der er forskning, der har vist en kobling mellem mave- og tarmkræft og et for højt indtag af nitrit[3].

3. **Fødevaresikkerhed**: Nitrit er tilladt at bruge som teknologisk tilsætningsstof i visse fødevarer, da stofferne hæmmer udvikling af bakterien Clostridium botulinum, som kan give pølseforgiftning (botulisme)[4]. Men der er en bivirkning ved stofferne, at de kan danne kræftfremkaldende nitrosaminer i kødprodukter[4].

Problemet er også saltvands indtrængning, som MKR beskriver, som risikere at trække asbestfiber med sig fra deponierne ved fjorden.

Forureningen af drikkevandet vil betyde en ændret og større sygdomsbillede i befolkningen i Aalborg. Dette er ikke vurderet i MKR, som derfor er mangelfuld.

Mikroplastik er ikke vurderet i MKR

Mikroplastik og Nano-plastik er et voksende problem for den globale sundhed, både blandt mennesker og dyr. Der er ingen vurdering af konsekvenser eller estimat af mikroplastik og nanoplastik i MKR. Mikroplastik er et stigende miljøproblem af flere grunde:

1. **Forurening**: Mikroplastik kan forurene både land- og vandmiljøer[12]. Det kan tage meget lang tid for plastik at nedbrydes i miljøet, og det kan afgive skadelige stoffer som CO_2 og methan i processen[3].
2. **Skadelige stoffer**: Mikroplast kan indeholde uønskede stoffer fra den oprindelige plast. For visse typer mikroplast kan skadelige stoffer klæbe sig til mikroplasten, som derefter kan optages i fisk og i sidste ende lande på din tallerken[4].
3. **Sundhedsrisici**: Mikroplast kan bære andre luftbårne forurenende stoffer i vores lunger og blodstrømme. Disse mikroplastpartikler kan føre til hjerte-kar-sygdomme, fremkalde kræft og påvirke immun- og nervesystemet[5].
4. **Nedbrydning til nanoplastik**: Mikroplastik kan over tid nedbrydes til så små partikler, at det bliver til nanoplastik. Der er risiko for, at de helt små plastikpartikler kan krydse cellevægge og føre til alvorlige celleskader[6]

- **Metabolisk forstyrrelse**: Koncentrationen af indtaget mikroplastik kan potentielt forstyrre kroppens stofskifte[1].
- **Immundefekt**: Mikroplastik kan muligvis påvirke immunsystemet negativt[1].
- **Neurodegenerative sygdomme**: Der er indikationer på, at mikroplastik kan have en rolle i udviklingen af neurodegenerative sygdomme[1].
- **Kronisk inflammation**: Indtagelse af mikroplastik kan føre til kronisk inflammation, som i sidste ende kan øge risikoen for kræft[1].

Der er viden om at mikroplastik påvirker fertilitet og reproduktion ved dyr og mennesker. Fertilitet er et stort samfundsproblem i Danmark, og skal derfor indarbejdes i alle projekter. Se bl.a. Microplastics cause damage to human cells, study shows | Plastics | The Guardian

Sundhedspåvirkningerne, risiko og konsekvenserne er ikke vurderet i MKR.

Der er ikke nogen estimering af sygdom og dødsfald i projektets gennemførelse. Hverken på kort eller lang sigt.

I en helhedsbetragtning, må man konkludere at alle projekter som er med til at forringe kvalitet og livsbetingelser ikke skal gennemføres. At oprensning, forsegling eller bortskaffelse er en nødvendighed.

Forsigtighedsprincippet og den tilgængelige viden må styre. Alternativer må undersøges.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv, og samfundsværdi

Hermed indsigelse mod Egholmmotorvejen

Argumentet for at etableringen af Egholmmotorvejen er samfundsudvikling, vækst og mobilitet.

Den første konstatering man kan gøre, er at der ikke, globalt og historisk, er evidens for at udvikling og vækst kommer af en etablering af en ny motorvej. Det er en illusion, som også var den illusion som blev brugt som argument for E39 til Hirtshals.

Det er givet, at E39 har styrket mobiliteten for nogle, at det har sparet nogen tid for nogle. Den er dog ikke skabt den vækst som blev postuleret.

Samfundsudvikling og vækst er noget andet og mere end en industri diskurs fra 60 og 70´erne.

Projektet forholder sig ikke til fremtiden og de udfordringer som er nu. Det tænker ikke ind, eks EU's politik med Green infrastructure - European Commission (europa.eu) og hvordan og hvilken betydning The EU #NatureRestoration Law (europa.eu) har.

Der er flere dimensioner i problematikken, som ikke tænkes ind i MKR 2023 og VVW fra 2021:

Hvordan skal infrastrukturprojekter udvikles, så de lever op til de globale målsætninger i de 17 vidensmålene, klimakrisen, natur og biodiversitetskrisen, og den grønne omstilling.

Hvordan skal fremtidens vej og transport løsninger udvikles.

Hvad er der for problemer og situation i Aalborg og Nordjylland, som infrastruktur skal være med til at aflaste og udvikle.

Trafikberegningerne, estimeret ud fra historiske tal og en fremskrivning Trafikberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) udtrykker minimal tidsbesparelse:

1 til 4,5 min ved fri kørsel.

Myldretrafik: 2 till 7,5 min (Aabybro og Brovst) antal køretøjer er lavt.

Spidsbelastningen er kort med ca. 30 minutter morgen og det samme om eftermiddagen.

Ingen analyse af ændringer af erhvervs og arbejdskørsel vs. fritidskørsel, og hvilke konsekvenser dette har.

Ud fra dette er der ikke et argument for en Egholmmotorvej som spiller sammen med samfundsudvikling og vækst. De få som får en minimal tidsbesparelse, vil ikke kunne argumenteres som værende fundament for en samfundsudvikling og en vækst.

Argumentationen for at en motorvej over Egholm vil aflaste tunnel og E45 holder ikke ud fra de præmisser der er i virkeligheden. Trafikberegningerne på at situationen kort tid efter en åbning vil være den samme som i dag ved tunnelen.

Som udviklingen er og har været, flyttes flere og flere virksomheder og arbejdspladser til området øst for Aalborg: Port of Aalborg, Aalborg Universitet, og ikke mindst det kommende Super Sygehuset. Bare sygehuset viser diverse prognoser (jf. COWI rapport, 2019) vil betyde flere end 13.000 køretøjer

per døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Broen eller gennem byen fra tunnelen. Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. VVM-redegørelsen undervurderer disse ændrede mønster og overvurderer betydningen af Egholm motorvej. Dette betyder at en Egholm motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området, og derfor ikke skal etableres.

Der er ikke holdbare løsninger hvor trafikken kan bevæge sig fra vest til øst.

Der er ingen analyse af Aalborg ø og Port of Aalborg udvikling.

- Aalborg øst – virksomheder og boliger har vokset og vil vokse.
- Port of Aalborg er et stort industriområde, hvor strategien er en fortsat vækst, specielt af virksomheder indenfor den grønne omstilling.
- Power to x er etableret og vil udbygges. Dette kræver både arbejdskraft og at processen forlanger ULTRA rent vand (Ultrarent vand til produktion af grøn brint (silhorko.dk)). Der problematiseres ikke hvor dette ultrarene vand skal komme fra, og hvilke problemhåndteringer man forventer vil komme. MKR beskriver forurening af drikkevandet ved Drastrup, hvilket så vil skabe enorme problemer for anlægget i Aalborg øst
- Problematikken omkring udviklingen af Aalborg øst er, som ikke belyses i MKR og VVM 2021: transport – mange arbejdspladser og godstrafik.
- Supersygehus, arbejdspladser flyttes fra midt Aalborg, mere gods, og mere persontransport.
- Universitet videre udbygning i Aalborg øst.
- Elektrificering af tognettet i Nordjylland og mere gods over på jernbanen (tidshorisont usikker).

Trafikberegningerne i ovenstående er mangelfulde og misvisende Baggrundsrapporter | Vejdirektoratet Trafikberegninger med Landstrafikmodellen_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk) Teknisk beskrivelse af bygværker_wcag_0.pdf (vejdirektoratet.dk). De samfundsøkonomiske beregninger er spekulative og misvisende Samfundsøkonomiske beregninger - 3. Limfjordforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprovenu til staten, eksempelvis benzin- og dieselafgifter.

Man må forvente at MKR og VVM fra 2021 forholder sig til den faktiske udvikling, samtidigt som den kan indtænke problemer med klima, natur, miljø. Dette er ikke tilfældet. At fremhæve indtægter som belaster klima, er ikke troværdig i et bæredygtighedsperspektiv som MKR skal leve op til

Beregningerne af samfundsværdien er ikke holdbare, og man evner ikke at forny modellerne og de globale udfordringer. Det vil klæde Vejdirektoratet og Transportministeriet at udvikle modeller og beregninger som tager udgangspunkt at man er i år 2023, med de udfordringer som er her, og tænke ind hvordan man kan forny sig selv.

Vejdirektoratet må etablere sig som en medspillere til en bæredygtig fremtid.

En model må også indehold en cost-benefit-analyse som dækker forhold som, en analyse af omkostninger ved sygdomme (asbest, giftstoffer, støj, vandforurening og anvendelse), dødsfald, tab af natur, tab af rekreative områder, livskvalitet eller andet og mere.

Samfundsværdien for en Egholmmotorvej må konkluderes være Negativ.

Der er intet argument for at den vil kunne få en positiv betydning ift. en bæredygtig udvikling i regionen og Aalborg, en forøgelse af livskvalitet, eller en forbedring af sundhedstilstanden i befolkningen.

Hvis man kan argumentere for en forøgelse af trafikken og en vækst i Nordjylland, vil et ekstra rør være en løsning. En intelligent trafikløsning, hvor man kan vende kapacitet ved behov, vil fremtidssikre og samtidigt minimere omkostninger, og ødelæggelse af habitats områder og formindske risiko ved mange sundhedsproblemer (se høringssvar vedrørende sundhed).

MKR og VVM 2021 er mangelfulde, og der må tænkes i et bæredygtighedsperspektiv, hvor forsigtighedsprincippet og videnskabelig vished skal være bærende i samfundsudviklingen.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKV 2003, 2006, 2011, 2021 er underkendte. MKV 2023 lever ikke op til EU VVM-direktiv EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex (europa.eu) på flere alvorlige punkter (herunder klima, miljø, natur, forurening, asbest og tungmetaller, drikkevand og vandkvalitet, Bilag 4 arter, støj – se for uddybning de andre høringssvar). Der er intet i den supplerende miljøkonsekvensrapport som vurderer konsekvenser for mennesker og sundhed. Miljøkonsekvensvurderingen skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4-12, bestå i "på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer":

a) mennesker, fauna og flora,

b) jordbund, vand, luft, klima og landskab

c) materielle goder og kulturarv

d) samspillet mellem faktorerne i litra a), b) og c).

Dette er ikke fyldestgørende med tilstrækkelig kvalitet, og MKR 2023 må også underkendes.

I henhold til processen er det dybt kritisabelt og undergravende for demokratiet med en høringsfrist så kort og over jul og helgdag. Denne proces er lovstridende og mangler anstændighed: mere end 1800 sider, som borgere og berørte myndigheder skal forstå og kommentere på 19 dage. Det er i strid med vejloven og VVM-direktivet, når høringspligtige myndigheder nægter at forlænge en høringsfrist, der helt tydelig er fastsat for kort. Problematikken kan juridisk ikke gå på at transportminister vil at lovforslaget skal behandles i februar. Det er ikke tidspunktet som er det afgørende, men kvalitet af det som skal behandles og besluttes om. Det juridiske er en saglig fyldestgørende behandling af den supplerende MKR, og at alle der ønsker gives muligheden. Enhver begrænsning af borgeres mulighed for at udøve deres demokratiske ret strider mod grundloven og Aarhus konventionen,

Tidsplanen skal revideres, så pligten til borgerinddragelse og høring af berørte myndigheder kan iagttages lovformeligt. - En frist på i alt 3 måneder vil være passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Det er dybt bekymrende at Transportministeriet og vejdirektoratet ikke føler sig forpligtigede til at tage ansvar for at lovgivning og det danske demokrati er velfungerende og har befolkningen tillid til myndigheder og politiker.

Det er ligeledes stærkt bekymrende at embedsmænd ikke tager ansvar og sikrer at man på alle måder lever op til:

Lovlig forvaltning - *Legalitetsprincippet, hjemmelskravet og forholdet til EU-regler*. Her er et problem ift at leve op til de internationale konventioner som Danmark har underskrevet, herunder EU-lovgivning og VVM-direktivet.

Sandhedspligt - *Pligt til ikke at vildlede, informere korrekt, dækkende og ikke-misvisende - Sandhedspligten gælder både internt og i forhold til medier, offentligheden m.v.* Her er et problem ift at man vælger at udsende en pressemeddelelse den 13/9 2023, at der ikke er nogen asbest i fjorden. Dette er jo beviselige usandt (se høringssvar om asbest). Når man også kan konstatere at en embedsmand, som er entrepriseleder ved Vejdirektoratet på LinkedIn, skriver til en borger, som udtrykker bekymring om høringssvarene bliver taget alvorligt: "men for ikke at skuffe dig unødvendigt så er det besluttet 😊 og anlægsloven er på plads." **Sandhedspligten er altafgørende, og ovenstående peger på et alvorligt problem.**

Pligt og ret til faglighed - *Embedsmænd må ikke presses til at fravige deres faglige standarder*. **Når man betragter de mange VVM-redegørelser og at de alle er underkendte, så er der et problem med den faglige integritet, men dermed også vejdirektoratets legitimitet. Dette er et problem for demokratiet og samfundsudviklingen.**

Pligt til udvikling og samarbejde - *Embedsmænd skal sikre, at forvaltningen er opdateret og udvikle den offentlige forvaltning*. **Når man i flere tilfælde kan konstatere at MKV-rapporten og vejdirektoratets arbejde ikke forholder sig til internationale konventioner, EU-direktiver og klimakrisen, miljøkrisen, biodiversitetskrisen og mennesker livsbetingelser, er man ikke opdateret og har ikke udviklet sig. Fra den første VVM i 2003 frem til 2023 er det samme argumentation og diskurs som er styrende. Vejdirektoratet har fået viden præsenteret, eks om asbestdeponierne og problematikkerne, om drikkevand, om støj, men ikke handlet på det. Opdateringen og udviklingen må prioriteres nu.**

Åbenhed om fejl - *Embedsmænd og myndigheder har pligt til at erkende fejl og lære af disse*. **Efter så mange underkendte VVM/MKV-rapporter er det svært at se hvor læringen er og hvordan man er begyndt at arbejde med et andet perspektiv. Vejdirektoratet bliver nødt til at forholde sig til hvad *videnskabelig vished* betyder og hvordan man opnår det. Hvad Forsigtigheds princippet dækker over, og hvad EU-rettens domfældelse om "bedste viden" er.**

Partipolitisk neutralitet - *Embedsmænd må ikke spændes for den "politiske vogn", men holde sig til det faglige arbejde.* **Det er givet, når man ser på hvad de forskellige trafikministre i perioden komme med af diverse udsagn om Egholmmotorvejen, at der er stærkt politisk pres på at embedsmændene arbejder for denne løsning. Demokratiet er afhængigt af det faglige arbejde og integritet, hvis ikke dette er til stede har vi et problem i Danmark.**

I analyse af MKR, ses det mange forskellige forhold som spiller sammen med ovenstående kritik, eks.:

MKR, side 407: I særlige tilfælde er der mulighed for at fravige beskyttelsen (jf. artikel 6 stk. 4). Fravigelse af beskyttelsen kræver, at der som minimum er tale om et projekt, der er af bydende samfundsøkonomisk interesse, at der ikke findes alternative løsninger, og at der iværksættes kompenserende foranstaltninger.

Det er givet, at man ikke kan bevise "projektets bydende samfundsøkonomiske interesse" (se høringssvar). Projektet handler om noget andet, som man ikke formår at fremvise og dokumentere. De fleste borgere kan ud fra en simpel cost-benefit-analyse konstatere at: projektet kun bygger på nogle antagelser som det ikke er evidens for, illusioner om at infrastruktur skaber vækst og arbejdspladser, at virksomheder vil investere og placere sig i Nordjylland hvis motorvejen er der. En konstatering er at E39 ikke har skabet denne vækst, hvilket var argumentet den gang som det er nu med Egholm motorvejen. Alle som har studeret virksomheders strategier ift marked ved at det mindste problem i dag ikke er motorveje. Kompleksiteten er betydelig mere omfattende en simpel forestilling om at 2,5 til 7 minutters besparelse på en motorvej er afgørende for investeringer, som også er grønne og fremtidssikrede.

At man i en MKR-rapport peger på at der skal flere dispensationer til, for at kunne gennemføre projektet, viser problemerne med at leve op til internationale konventioner.

Dispensationer er en fallit erklæring.

Hjemmeside 3. Limfjordsforbindelse | Vejdirektoratet: Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvenvsvurdering og bilag IV-vurderinger af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

Man skriver desuden: "Miljøkonsekvensvurderingen skal give en samlet vurdering af projektets virkning på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold".

Det handler om at det er vigtigt at vurdere virkningerne på miljøet, og detaljeret beskrive de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser, og hvordan man kan begrænse eller undgå negative effekter på omgivelserne.

Som i de andre VVM/MKR lykkes det heller ikke denne gang, og man evner ikke at forholde sig til virkningen på mennesker – eks. Sundheds påvirkninger, tab af rekreative områder, tab af bynære natur og de æstetiske oplevelser, barns opvækst i at opleve natur tæt på eller de kommende generationers livsbetingelser.

De visuelle konsekvenser er kun beskrevet 2-dimensionelt, og giver ikke borgere en mulighed for at se det samlede projekt. En 3-dimsionel oplevelse er afgørende for at man kan få en fornemmelse af projektets omfang og påvirkning. Ved at ikke præsentere dette, fortier man projektets konsekvenser.

Når man i det sidste kapitel behandler "usikkerheder og mangler", kan man konstatere at det ikke er alle som fremgår (jf. de andre høringssvar). Dem som fremgår, er dog også alvorlige – (*mine fremhævelser*):

MKR, side 590, Kapitel 16 Eventuelle usikkerheder og mangler: Overordnet set vil der være usikkerheder i miljøkonsekvensvurderingerne, da disse udføres på et tidspunkt, hvor projektet med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse **endnu ikke er færdigprojekteret**. **Der vil derfor kunne forekomme justeringer og ændringer** i forbindelse med detailprojekteringen, herunder anvendte arbejdsmetoder, der ikke har kunne forudses i miljøkonsekvensvurderingerne… Da behovet for grundvandssænkning ikke er fastlagt nærmere, **kan konsekvensen af de midlertidige sænkninger af grundvandet have et større omfang**, end det fremgår af rapporten… De strækninger, hvor det kan være relevant at sænke grundvandet i anlægsfasen, er identificeret på et overordnet niveau. Der

er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Både kendskab til nærliggende forureningers art og omfang i nærheden af grundvandssænkningerne har stor betydning for at gennemføre en konkret vurdering af påvirkningen af grundvandskvaliteten. Forholdet bør derfor undersøges nærmere i detailfasen, når de eventuelle nødvendige afværgetiltag planlægges… side 591: Der er **ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening**. Forholdet bør undersøges nærmere i detailfasen, så en jordhåndteringsplan kan afklares med Aalborg Kommune og eventuelt nødvendige afværgetiltag planlægges. … Usikkerhed omkring grundvandssænkninger og deres udbredelse betyder, at det er **usikkert om forurenende og potentielt forurenede lokaliteter påvirke**s. De nævnte usikkerheder vil blive håndteret i detailfasen, og derfor giver de ikke anledning til at ændre konsekvensvurderingerne

Samt, MKR, side 418: Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes på grund af Natura 2000-områdets nærhed til projektområdet. Projektets påvirkninger i anlægs- og driftsfase, dvs. undervandsstøj, spredning af sediment og forurenende stoffer, fysisk forstyrrelse, barriereeffekt, kollision/drab. Side 420: Det følger af gennemgangen af potentielt påvirkede Natura 2000-områder i Tabel 12-2, at en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes for det nærmeste Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal.

Man indrømmer disse alvorlige problemstillinger og mangler, hvilket betyder at MKR ikke er fyldestgørende og lever ikke op til kraven for en VVM. Samtidigt kan man konstatere at disse problemer er så alvorlige, at de skal medføre ændring af konsekvensvurderingen. Det gør man så ikke, hvilket betyder at man fraviger forsigtighedsprincippet, videnskabelige vished og dermed en fyldestgørende rapport. Denne MKV-rapport er mangelfuld, misvisende og lever ikke op til kriterierne i VVM-direktivet og internationale konventioner.

Der mangler oplysninger og vurderinger af hvordan man i MKR og fra vejdirektoratets side forholder sig til de specifikke problemer og krav i:

- The Habitats Directive - European Commission (europa.eu)
- Bern convention EUR-Lex - l28050 - EN - EUR-Lex (europa.eu) Vision for the Bern Convention for the period to 20301680ada0f0 (coe.int)
- Biodiversitets strategi Nature and biodiversity - European Commission (europa.eu) Green infrastructure - European Commission (europa.eu) vejledning-for-beskyttelse-af-areal.pdf (mst.dk) vejledning-for-forbedringsmaal.pdf (mst.dk) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- EU at COP15 global biodiversity conference - European Commission (europa.eu)
- Natura 2000 - European Commission (europa.eu)
- Environment action programme to 2030 - European Commission (europa.eu)
- EU miljø politik Miljøpolitik: generelle principper og grundlæggende ramme | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet
- Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet
- 15/4. Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (cbd.int)
- IPCC — Intergovernmental Panel on Climate Change
- Sustainable cities Urban Greening Platform - European Commission (europa.eu) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- Jf COP 28 IPCC, andre The European Green Deal (europa.eu)

- UN Aarhus convention –Aarhus - European Commission (europa.eu) DA (unece.org) cep43e.pdf (unece.org) Høringssvaren VVM 2011 og VVM 2021 fik ikke en reel betydning, så hvordna vil man sikre sig dette denne gang?
- Vandområdeplanerne - Miljøministeriet (mim.dk) Vandkvalitet i Limfjorden er ikke god, ringe eller dårlig, og hvilke konsekvenser får det?
- Natur og by Landmark UN resolution confirms healthy environment is a human right (unep.org)
- Mangler en undersøgelse af alternativer (eks ekstra tunnelrør, City tunnel, ift.) som er et krav at leve op til i EU VVM-direktivet.

I en fastholdes af projektet, hvilket vil give anledning til kraftig kritik og en sagsanlæg, skal man forholde sig til:
Hvis projekter skal tillades efter undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4,
for væsentlige samfundshensyn – *med omtale af dommen i C-411/19 om vejanlæg i et Natura 2000-område* L 220 - 2020-21 - Bilag 15: Tre artikler vedrørende L 220 (Lynetteholm) fra professor, dr. jur. Peter Pagh, Københavns Universitet (ft.dk) - Fortolkningen i C-411/19 af undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, understreger dermed på sin egen måde vigtigheden af rettidig omhu af de kompetente myndigheder. – Krav om videnskabelig vished som mangler!

I alle tilfælde anfører ordlyden af § 6, stk. 6, at der alene kræves offentlig høring af habitatvurderingen, hvis den kompetente myndighed vurderer, at offentligheden kan bidrage med nye oplysninger. Denne begrænsning af pligten til at høre offentligheden er imidlertid direkte underkendt i sag C-243/15 *LZ II*, der drejede sig om et hegn rundt om en dyrefarm i et Natura 2000-område. EU-Domstolen tog udgangspunkt i reglerne i Århus-konventionens art. 6, stk. 1(b), hvorefter der skal ske offentlig høring af projekter, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet, selv om projektet ikke er omfattet af konventionens bilag I. På grundlag heraf fastslog dommen, at når et projekt udløser krav om habitatvurdering efter habitatdirektivets art. 6, stk. 3, er dette udtryk for, at projektet kan have så væsentlig virkning, at den berørte offentlighed skal høres. Og denne forpligtelse har direkte virkning og gælder derfor på grundlag af EU-rettens forrang, uanset de nationale regler. Dette betød, at den slovakiske miljøorganisation, LZ, ikke alene havde krav på høring af tilladelsen til dyrehegn, men at organisationen tillige havde krav på prøvelse efter Århus-konventionens art. 9, stk. 2.

Denne fortolkning af »afværgeforanstaltninger« blev imidlertid underkendt i C-521/12 *Briels m.fl.*, hvor hollandske myndigheder havde tilladt en motorvej gennem en beskyttet eng i et Natura 2000-område på vilkår af, at der blev etableret en væsentlig større eng et andet sted i Natura 2000-området. EU-Domstolen fastslog, at hvis den skadelige virkning imødegås ved en erstatningsbiotop, kan tilladelse kun meddeles efter den særlige undtagelse for væsentlige samfundshensyn i art. 6, stk. 4. Det gjorde ingen forskel, at erstatningsbiotopen var større og bedre end den biotop, som blev ødelagt af motorvejen. 10 Samme fortolkning blev bekræftet i de forenede sager C-387-388/11/15

Miljøministeriet, Habitatvejledningen Bekendtgørelse 1595 6 december 2018, side 30: Bevisbyrden omhandler således at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger snarere end deres forekomst, hvilket afspejler forsigtighedsprincippet. 87 Heraf følger, at konsekvensvurderingen skal være tilstrækkelig detaljeret og begrundet til at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger på baggrund af den bedste tilgængelige videnskabelige viden på området 88. Der er altså tale om en høj prioritering af et sikkert fagligt grundlag. Dette særlige forsigtighedsprincip er fastslået af EU-Domstolen. 89 Forsigtighedsprincippet indebærer, at hvis der er videnskabeligt grundlag for rimelig

tvivl om skadevirkninger, skal denne tvivl komme Natura 2000-området til gode. Hensynet til de udpegede områder skal vægtes højest. 978-87-7038-248-9.pdf (mst.dk)

Side 40: EU-Domstolen har i flere domme udtalt, at de kompetente nationale myndigheder kun kan give "tilladelse til en aktivitet på den beskyttede lokalitet på betingelse af, at de har opnået vished for, at aktiviteten ikke har skadelige virkninger for den pågældende lokalitets integritet", og at det forholder sig således, "når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger", idet vurderingen skal indeholde "fuldstændige, præcise og endelige konstateringer og konklusioner, der kan fjerne enhver rimelig videnskabelig tvivl".

EU udtrykker tydeligt i VVM direktivet fra december 2011 EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex (europa.eu) , at "(4) Det forekommer derudover nødvendigt at virkeliggøre et af Unionens mål inden for miljøbeskyttelse og livskvalitet. (14) Et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte bestående og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse."

I alt kan man konstatere, at denne MKR ikke lever op til standarder, kvalitetskravene, og forsigtighedsprincippet, og derfor må projektet afvises.

Alternativer skal undersøges, som man i VVM-direktivet fastslår at man skal gøre.

Med venlig hilsen

([1]) EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.

([2]) EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.

-- AKT 311289 -- BILAG 486 -- [3. limfjordsforbindelse] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Bjarne Pedersen (erikbjarnepedersen@gmail.com)
Titel: 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 13:32
Bilag: 3. Limfjordsforbindelse - indsigelse.docx;

Til Transportministeren

Hermed fremsendes mit høringssvar imod den 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig Hilsen
Erik Pedersen
Julius Posselts Vej 1 D, 5. 1
9400 Nørresundby

Indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Økonomisk og naturmæssigt er denne investering samfundsmæssig dårlig, Jeg går ind for, at der skal ske en forbedring af mulighederne for at krydse Limfjorden omkring Aalborg, men det skal være med to ekstra tunnelrør ved den eksisterende motorvej

Økonomisk vil det være en stor samfundsmæssig fordel, etableringen vil være billigere og driftsmæssigt vil det være en STOR – STOR fordel, for det vil sikre, at der med fire tunnel rør, ALTID vil være en konstant afvikling af trafikken.

I dag er det sådan, når der sker en trafikulykke i en af tunnelerne, sander trafikken til i Aalborg centrum og det vil en Egholm forbindelse ikke løse, det er ikke ved Støvring en bilist opdager, at der er sket en trafikulykke i tunnelen, sådan at vedkommende kan dreje fra over Egholm og for derefter i Vendsyssel at skulle kører af småveje for at komme tilbage til E45. Blisterne opdager trafikuheldet, når de konstaterer køen på motorvejen og dermed drejer fra ind igennem Aalborg, som de har gjort siden 1968 og med Egholm løsningen vil vedblive med at gøre.

En anden og væsentlig fordel som to ekstra tunnelrør vil have, når der er vedligeholdelse og reparation behov, kan man lukke tunnelrøret og åbne to rør ind mod Aalborg om morgenen og skifte og åbne to mod Vendsyssel om aftenen, samtidig med at vedligeholdelsen finder sted i røret der har dette behov.

Vedrørende naturen tales der meget om Egholm og det er berettiget, men der er også to dejlige naturområder der bliver påvirket, Lindholm Fjordpark hvor der en dejlig ro og dyreliv, samt syd for fjorden et smukt fjordlandskabs. Begge områder er rekreations områder med stor herlighedsværdi. Disse områder vil blive ødelagt, af bilstøj.

Hvis det ulogiske projekt om en Egholm forbindelse gennemføres, skal der laves støjværn, jeg er blevet fortalt, at motorvejen kommer op i 8 meters højde, som gør det muligt at sende støjen ind over Lindholm - Nørresundby

Med venlig hilsen

Erik Pedersen

Julius Posselts Vej 1 D 5-1.

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Terkel Lund Ovesen (terkel@lundovesen.dk)
Titel: HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL ÆNDRING TIL ANLÆGSLOVEN IFM. 3.LIMFJORDSFORBINDELSE
Sendt: 08-01-2024 13:11
Bilag: Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet.docx; Høringssvar Drikkevand.docx; Høringssvar Klimamæssige konsekvenser.docx; Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment.docx; Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger.docx; Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv.docx;

Undertegnede fremsender hermed mit høringssvar til forslaget om ændring af anlægsloven i.f.m. anlæggelse af 3. limfjordsforbindelse. Samt høringssvar/kommentarer vedr. miljøkonsekvensvurderingerne ved anlæggelse af samme.

Jeg finder det overordnet uacceptabelt at forhold omkring drikkevands-, støj- og asbest forurening vil påvirke store dele af befolkningen i Aalborg, Nørresundby og på Egholm ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm som foreslået.

Foreslåede alternative forbindelser vil ikke medføre de samme gener og vil samfundsøkonomisk sandsynligt være mere rentable.

Vedlægger uddybende dokumentation .

Med venlig hilsen
Terkel Lund Ovesen

Sendt fra min iPad
Terkel Lund Ovesen
Hasserisvej 106
9000 Aalborg
+4540926197

Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKR er, som VVM 2021, mangelfuld i beskrivelser af bilag 4 arter i området ved Egholm og de sydlige områder for fjorden. Den er ikke korrekt i vurderingerne og evner ikke at leve op til de nationale lovgivninger og internationale forpligtigelser.

Danmark har underskrevet FN biodiversitets convention 2020 Text of the Convention (cbd.int) og igen den 19 december 2022 COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org). Biodiversitet og den voldsomme nedgang og tab (World is 'on notice' as major UN report shows one million species face extinction | UN News) er en forpligtigelse Danmark har for at modvirke og bekæmpe.

EU Parlamentet ønsker, at EU tager førertrøjen på og sikrer, at 30% af EU's territorie består af naturområder fra 2030 og inkluderer biodiversitet i alle EU's politikker fordi det er et problem. Ikke kun for naturen men for menneskeligheden. Tab af biodiversitet: Hvorfor er det bekymrende, og hvad er årsagen? | Nyheder | Europa-Parlamentet

Natur og biodiversitet handler om en moralsk forpligtigelse, og gennem denne sikre liv og muligheder for kommende generationer. Danmark, herunder også regionen, har forpligtet sig til at i 2030 skabe effektiv beskyttelse af 30% vild natur og 30% havmiljø og vandmiljø UN Biodiversity Conference (COP 15) (unep.org)/ COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org), EU Biodiversity strategy for 2030 (europa.eu).

Den danske lovgivning og internationale konventioner som MKR skal forholde sig til, og som Vejdirektoratet er forpligtigede at overholde er:

Bekendtgørelse af Konvention af 5. juni 1992 om den biologiske mangfoldighed (Biodiversitetskonventionen) (retsinformation.dk)

COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org)

Home | Convention on Biological Diversity (cbd.int)

EU Habitat direktiv (1992), The Habitats Directive (europa.eu)

Bern konventionen (1979) Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats (Bern Convention) - Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats (coe.int)

Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet

Et af de mange områder som er dækket af disse konventioner og lovgivning, er de bynære områder ved Egholm og natura 2000 området ved og vest for Egholm. EU har en strategi Natura 2000 (europa.eu) at disse områder skal udvides, for at leve op til konventionerne og dermed den moralske forpligtigelse.

Når områderne på og ved Egholm er så vigtige mht. til efterlevelse af konventionerne, handler det om at området er et habitat for flere bilag 4 arter (jf. EU-habitat direktivet), rød listede, specielt: den lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) hvor mere end halvdelen af verdenspopulationen befinder sig (VVM 2021 konkluderer mere 27.000 observation i undersøgelses perioden) (se høringssvar), strandtudsen (*Epidalea calamita)* som alle tudser og frøer total fredet, men hvor specielt strandtudsen er under pres idet den er så habitat afhængig. På Egholm og i engene syd for fjorden er der en stor population (se høringssvar).

MKR skal beskrive dette og vurdere konsekvenserne iht EU VVM-direktiv. Dette evner den ikke.

Odder (rød listed)

Odderen (*Lutra lutra*) lever og yngler på Egholm. Odderen er logo for Bern konventionen, og skal beskyttes.

MKR formulerer:

Fravigelse for bilag IV-arten Odder - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 29: "Fravigelsesansøgningen omfatter alene bilag IV-arten odder jf. habitatdirektivets artikel 12. Projektet omfatter, som beskrevet i afsnit 2.3, ikke forsætlig indfangning eller drab af individer af bilag IV-dyrearter (artikel 12, litra a) eller forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen (artikel 12, litra c). Forsætlig forstyrrelse af bilag IV-dyrearterne, særligt i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer (litra b) kan undgås ved implementering af afhjælpende foranstaltninger for f.eks. perioden for anlægsarbejdets udførelse, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt). Projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen inddrages permanent til det kommende vejanlæg, og vidensgrundlaget for, i hvilken grad yngle- og rasteområderne kan erstattes med nye lokaliteter, samt Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 30/47 funktionaliteten for disse for odder, er mangelfuldt. Det kan jf. miljøkonsekvensrapporten på det foreliggende vidensgrundlag heller ikke udelukkes, at projektet forstyrrer odderen i driftsfasen som følge af trafikstøj samt vejens barrierevirkning. Vidensgrundlaget for, hvordan støj påvirker odderen, er mangelfuldt. Fravigelsen omhandler således artikel 12, stk. 1, litra d) for arten odder."

Side 37:"Der er ingen videnskabelige undersøgelser af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes ingen videnskabelige undersøgelser eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværgeforanstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/. De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 38/47 videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle-og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.!

Side 41: "Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterårvinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder. Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, støj fra naturlige fjender og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet

igangsættes. Efter forstyrrelse opsættes finmasket hegn mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder for at undgå tilfældig indvandring af arter til anlægsområdet, samt at anlægsmaskiner mv kører ud i de omgivende områder."

MKR. Side 47: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30//31//30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm. Det er vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder /31/.

MKR side 451: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højst er et par voksne oddere tilknyttet Egholm, samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm.

MKR fastslår at anlægsarbejde og drift vil en ikke" funktionalitet" for odder. Her konkluderer man at odderen ikke kan sameksistere med projektet. Bemærkningen om en fravigelsesansøgning skal begrundes i en samfundsnødvendighed. Dette er ikke tilfældet da alternativer til linjeføringen eksisterer, men som ikke er belyst i MKR og VVM 2021.

Odderen yngler hele året, så en periode hvor de kan "skræmmes væk" fra området eksisterer ikke. At terrorisere drægtige odder og odder med unger med hunde, er både dyretisk, moralsk forkasteligt, og bryder voldsomt med Hundeloven § 12.
Antallet af ynglende odder er ikke korrekt ift. de lokale og de studier som er lavet på Egholm. Vurderingen er flere par. Disse observationer spiller jo fint sammen med den usikkerhed som er i notatet "VURDERING AF ANTAL ODDERE OG EVENTUEL YNGLEAKTIVITET AF ODDER PÅ EGHOLM" V/ Af Natasha Lizette Lundt og Sussie Pagh, 6. JULI 2023. Notat er en analyse af videosekvenser og ikke et feltstudie, og udtrykker usikkerhed om hvad som observeres i sekvenserne. Konklusionen skriver, at det er " Ud fra kendskabet til odderes territoriestørrelse er det mest sandsynligt, at der højest findes et par voksne oddere på selve Egholm. Både på fastlandet syd for Egholm og på den sydlige del af Egholm fangede kameraerne i april 2023 to voksne individer. Det ene af de voksne individer på fastlandet har en pelsskade ved halsen, og det kan derfor dreje sig om forskellige individer, som færdes hhv. på fastlandet syd for Egholm og på Egholm Syd. På et klip fra et kamera på Egholm Syd ses en hunodder med en unge. Der er således mindst to voksne oddere på Egholm, og en hun med unge."

Der er modsigelser i denne konklusion som dermed indikerer at lokale studier er mere troværdige i deres observationer i feltet.

Det andre notat som MKR henviser til Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30 N2023_30.pdf (au.dk)

Dette notat modsiger hvad MKR beskriver:

"Aarhus Universitet har ikke kendskab til publikationer om afværgetiltag eller erstatningshabitater for forringede eller ødelagte yngleområder for odder eller om effektiviteten af sådanne tiltag."

"Der er ikke publiceret undersøgelser, der dokumenterer med nogen videnskabelig sikkerhed, at 'odder-fristeder' og kunstige huler kan anvendes til at forbedre den økologiske funktionalitet af yngleområder eller som erstatning for ødelagte yngleområder."

”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det 7 kan ikke udelukkes at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder.”

Vejdirektoratet udtaler i DR 17/12, 2023, 19.56 Hundelort og dyrelyde skal skræmme oddere væk fra 3. Limfjordsforbindelse | Nordjylland | DR: ”Vejdirektoratet påpeger, at de blandt andet har talt med eksperter fra Miljøstyrelsen og flere af landets universiteter. - Vi har samlet alle, vi kunne finde, som ved noget om det her. De kloge folk har vurderet, at det her er et tiltag, som man mener vil virke, siger Karsten Kirk Larsen, der er afdelingsleder i vejplan og miljøafdelingen i Vejdirektoratet.”

Det kan konkluderes; at det ikke er videnskabeligt belæg for dette, at de eksperter man henviser til fra Universiteter ikke i deres notater er enige, at det ikke er muligt at finde belæg for dette fra Miljøstyrelsen, og at det er et lovbrud iht. Hundeloven §12.
De ”kloge folk” som vejdirektoratet henviser til er ikke muligt at identificere.

Flagermus

MKR Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk) er mangelfuld og fejlbehæftet i beskrivelse af flagermus, population og adfærd.

- Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),
- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

MKR, Side 15: Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Vurderingen er ikke korrekt, og omvendt skriver MKR om risiko side 50, Tabel 4-2: Flagermusarter i Danmark og deres risiko for trafikdrab og andre negative effekter af veje og jernbaner ud fra deres typiske flyvemønstre og -højder: **at den er høj til meget høj**

Der vurderes altså at en motorvej vil hæve en væsentlig påvirkning.

MKR modsiger sig selv.

MKR side 51; I forhold til landskabsbroer viser studier, at 98 % af de undersøgte flagermus vælger at flyve under vejen i stedet for over vejen, når der er tale om større broer, der fører vandløb under vejen (Bat mitigation measures on roads – a guideline, 2016)

Med henvisning til motorvej beskrivelsen, er der ikke muligt for flagermus i området Egholm ø og syd for fjorden, samt Hasseris enge, at flyve under vejen. Motorvejen går på en dæmning. Det er ikke en bro.

Relevansen er derfor ikke til stede, og de 98% af flagermus MKR henviser til, vil flyve over vejen.

MKR, side 51: Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Vurderingen er ikke korrekt. Jf. Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),

- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

Også her modsiger MKR sig selv:

MKR side 56: Omkring Hasseris Å viste lytning til fods stor aktivitet af flagermus under lygtepælene på Nørholmsvej, primært sydflagermus. Yderligere er der stor aktivitet ved søerne i Klostereng, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af vand-, dam- og sydflagermus. En registrering mellem de to søer midt sommer 2020 viste flest registreringer af troldflagermus og brunflagermus, men ingen registreringer af vand- og damflagermus, og generelt færre registreringer end i 2019

MKR side 97: På baggrund af kortlægningen af flagermus, vurderes det, at området, hvor den 3. Limfjordsforbindelse anlægges ikke rummer væsentlige ynglebestande af flagermus, men at flagermus forekommer i almindeligt i hele området. Flagermus har en stor aktionsradius på flere kilometer, og det vurderes, at et nyt vejanlæg i driftsfasen vil udgøre en permanent barrierevirkning. Barrierevirkningen vil medføre, at nogle arter af flagermus vil krydse vejen sjældnere eller have større risiko for at blive dræbt i trafikken. Alle flagermusarter registreret i forbindelse med projektet bruger strukturer som levende hegn, vandløb og skovbryn som ledelinje i større eller mindre grad, når de flyver mellem opholdssteder og fourageringsområder.

Denne vurdering er ikke med videnskabelig vished, og er i modstrid med det reelle billede som er og som MKR skriver på siden 56.

Et studie af Bennett & Zurcher 2013 When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats - Bennett - 2013 - The Journal of Wildlife Management - Wiley Online Library, Viser at med tydelighed problemerne med veje og flagermus.

MKR vurdering om støj med henvisning på siden 592 til Luo et al. 2014, så er den ikke i reference listen. Den kan ikke findes på Google Scholar eller Semantic scholar, eller ikke på Max Planck Institut hjemmeside.

MKR side 481: Dertil bør tilføjes at støj også kan forårsage fysiologiske effekter (fx stress) og ikke-auditoriske effekter /80//79/. Permanent høretab opstår enten ved meget kraftig lydpåvirkning over grænseværdien for permanent høretab, eller ved gentagne udsættelser for kraftige tilfælde af midlertidigt høretab. Midlertidigt høretab fortager sig over en periode, som kan vare fra minutter og op til flere døgn. I perioden med høretab vil et dyrs evne til at orientere sig, finde føde og kommunikere med artsfæller være begrænset ift. normalen. Påvirkningsgraden på dyrets vitale funktioner er afhængig af hvilke frekvenser af hørelsen som har fået en forhøjet tærskelværdi. Grundet den frekvensafhængige forskel i

følsomheden overfor støj, fastsættes grænseværdier udfra en vægtning af støjkildens frekvenser i forhold til dyrets høretærskler.

Et studie der kan dokumenteres er How Noise Affects Bats and What It Reveals About Their Biosonar Systems | SpringerLink, Smotherman et al 2021: "Echolocating bats use sounds for both perceiving their surroundings and social communication, which makes bats vulnerable to environmental and anthropogenic noise. Whether a particular noise source affects bats depends upon the acoustic properties of the noise and those of the bat's pulses as well as whether the bat is roosting, commuting or foraging." This chapter reviews some of the key discoveries on this topic that have emerged since the first North American Society of Bat Research (NASBR) meeting 50 years ago. A variety of different experimental approaches focused on noise have synergistically advanced the study of bat biosonar and acoustic communication. Psychoacoustic studies used noise stimuli to probe mechanistic questions about how the bat's brain processes and interprets echoes. Behavioral studies examined the long-term effects of intense noise on bat hearing, revealing that bats were surprisingly resistant to noise-induced hearing deficits at noise levels that cause hearing loss in other mammals. Lab and field studies have explored how bats respond to noise, focusing especially on behaviors that appear to successfully mitigate its negative effects. Field research has investigated the ecological consequences of both natural and anthropogenic noise, identifying the significant threats of noise pollution for bat populations. Collectively, these studies provide a cohesive framework for understanding the evolution of bat biosonar while also identifying key issues for ensuring their conservation."

Dette studie påviser at flagermus er sårbare for miljø og menneskabt støj!

Det viser at støj for flagermus er en trussel. Nogle frekvenser ser ikke ud til at påvirke, medens andre gør. Det afgørende er at med vished sikre beskyttelsen, hvor deres fouragering og kommunikation er altafgørende.

Skovhornugle og andre truede dyr

Skovhornuglen er ikke beskrevet i MKR og undersøgt, men dokumentationer viser at den yngler ved Nørholmsvej 101. Der er observeret 3 unge 2020, 1 unge 2022 og 2023.

Generelt er MKR mangelfuld vedrørende beskrivelse af Rovfugle (eks. Musvåge, Tårnfalk), Isfugle, Landsvale, Bysvale, og Fiskehejre (ved Hasseris å, daglige observation 1-3, helt op til 7 fugle i området)

Hare yngler i området, Pindsvin havde i sommer 2021 3 unge, en Brud er observeret sommeren 2023.

Bilag 4 arter i området vil ikke få nogen gavn af, hvad MKR med Faunapassager beskriver som "løsninger".

Faunapassager er i området, udelukkende et forsøg på at legitimere anlæg af en motorvej. Den faktiske virkning vil være 0.

Det er ikke relevante områder som dyr vil passere og passere til, og de dyr som er beskrevet her, vil ikke kunne bruge dem eller kunne opretholde deres habitat.

Erstatningsnaturen som er beskrevet vil ikke være nok, ikke relevant og ikke et argument for de bilag 4 og rødlistede arter som bliver direkte berørte og truede.

MKR er mangelfuld på baggrund af de ikke eksisterende feltstudier, og evner ikke at beskrive og omfatte biodiversiteten og levevilkår for bilag 4 arter i området. De er supplerede af VVM 2021 som også var udsat for kraftig kritik i deres metode og mangel på de nødvendige feltstudier.

MKR fremstår uden videnskabelig vished, uden løsninger, og med manglende og fejlbehæftede beskrivelser.

Dansk lovgivning, Internationale konventioner, EU VVM-direktiv, Videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Motorvejen over området og Egholm strider mod disse.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen.

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Danmark, som alle andre lande, har alvorlige problemer med at sikre befolkningen rent drikkevand.

At projekter og anlægge en motorvej gennem områderne ved Drastrup, Hvorup Lindholm vandværksområder, er ikke bare i strid med EU-lovgivning og dansk lovgivning Drikkevand og vandforsyning - Miljøstyrelsen (mst.dk), Vandforsyningsloven (danskelove.dk),

Beskyttelsen skal tages alvorligt jf Miljøstyrelsen har rettet op på fejl og mangler i forvaltningen af dispensationer på drikkevandsområdet - Miljøministeriet (mim.dk), Rapport (mst.dk).

- Drinking water - European Commission (europa.eu): The main pillars of EU drinking water policy are to:

- protect human health by ensuring the quality of water intended for human consumption
- ensure that drinking water quality is controlled through standards based on the latest scientific evidence
- secure efficient and effective monitoring, assessment and enforcement of drinking water quality
- provide Europeans with adequate, timely and appropriately information
- and to improve access to water intended for human consumption

- Drikkevand direktivet EU EUR-Lex - 32020L2184 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
- Implementing Decision Drinking Water Directive Watch List - European Commission (europa.eu)
- Understanding the Drinking Water Directive - ECHA (europa.eu) Improved quality and access to drinking water for all Europeans - European Commission (europa.eu)
- Safer drinking water for all Europeans (europa.eu)
- Guidelines for drinking-water quality: Fourth edition incorporating the first and second addenda (who.int)

Grundvandet ved Drastrup har været beskyttet i 30 år, med støtte af EU Final agreement on quality and access to drinking water (europa.eu).

I MKR, side 514, er der en overfladisk og ukorrekt beskrivelse af vandkvalitet og sårbarheden. I VVM 2021 beskriver man, at man i anlægsfasen vil påføre grundvandet ved Drastrup en "Irreversibel påvirkning", med en ændring af den kemiske sammensætning, i et moderat omfang dvs. 10-50 km diameter. Dette betyder at vandet vil blive forurenet i et ikke konsekvensvurderet omfang.

Den overfladiske beskrivelse formår ikke at analysere at grundvandet i Drastrup består af tre lag: det øverste og nederste er det rene drikkevand, som bliver brugt. Det er mellemlaget som indeholder nitrat, og som stammer fra perioden inden beskyttelsen. Det vil være ødelæggende at ikke håndhæve denne.

Lindholm Hvorup vandværk er i samme situation, og vil have den samme påvirkning.

I alt får Aalborg ca., 40% af drikkevandet fra disse to områder, hvor Drastrup står for mere end 30%.

Miljøgis vest Aalborg og Nørresundby (mim.dk) Miljøgis (mim.dk Drastrup) viser med tydelighed områderne og den risiko der er ved de beskyttede områder!

Det er ikke vandværksboringerne der er direkte udsatte med arealet hvor de pumper fra! Vejteknisk beskrivelse_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk)

Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk), Side 8: Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet. Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

MKR, side 509: Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i en årrække. Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune /4/

MKR side 509: Indsatsområdet sydøst for Limfjorden er omfattet af Indsatsplan OSD 1435 – Klarup Vandværk og Aalborg Vand /14/ og /15/. Linjeføringen berører ikke vandværkernes indvindingsoplande i dette område.

MKR, side 510: Områdernes tynde lerede dæklag medfører, at de primære magasiner er meget sårbare over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Der skal derfor ved planlægning, udførelse og drift af veje tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger.

Ovenstående modsiger både sig selv og de faktiske forhold. De er ikke korrekte og forholder sig ikke til de reelle problemer mht. at anlægge en motorvej her. Ser man på arealet og kort figur 13,5, side 511 – er det ikke drikkevand boringerne som er problemet det er indvindingsområdet! Motorvejen gennemskærer området, hvor sårbarheden er stor. Meget af det øverste, rene, drikkevand ligger 0.5 meter under terræn. Dette kan ikke beskyttes ved anlægsfasen, og den "irreversible påvirkning" vil komme.

Det samme ved Lindholmvandværk, figur 13,6, side 512,

MKR, side 519: På det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at vurdere forekomsten af den mere reducerede vandtype. Vandstandssænkning på lavbundsarealer vil dog som udgangspunkt medføre risiko for udvaskning af okker, pga. iltning af jernforbindelserne i jorden.

Anlæg og Grundvandssænkning betyder en irreversibel påvirkning af den kemiske sammensætning, hvor det ikke kun er okker, men også kemikalier, mikroplastik og salter. Jf. side 520: Grundvandssænkninger kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske

lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne. Grundvandssænkning kan ligeledes medføre mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning. Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand. Side 522: Grundvandsforekomster. Området overlappes af grundvandsforekomsterne dkmj_1099_ks, dkmj_305_ks, hvor der er god kemisk tilstand, men ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.

MKR, side 526: Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer, angivet i Tabel 13-10.

MKR, side 528: På baggrund af ovenstående vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset.

Denne vurdering er i modstrid med det som står oven, og derfor ikke en korrekt konsekvensvurdering. På den ene side, siger man at man ikke har data nok til en kvalificeret vurdering, på den anden side mener man at der er/kan være et "ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink." At vurdere dette som "at påvirkningen er begrænset i anlægsfasen" mangler videnskabelig vished og modstridende.

MKR, side 531: Fjernelse af en del af grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandet, kan have betydning for den lokale mulighed for indvinding, samt føre til påvirkning af vandløb og vådområder. For byggegruberne vil der dog ikke blive fjernet den samme mængde grundvand fra ressourcen, som den oppumpede mængde. Det skyldes som nævnt, at en del af det oppumpede vand består af saltvand fra fjorden, som via de omgivende jordlag strømmer til den tørholdte grube.

Saltvandet fra fjorden vil med stor sandsynlighed gennemløbe de deponier som indeholder asbest, tungmetaller og kemikalier. Det vil forurene grundvandet, og det kan derfor ikke gives nogle garantier at det er "begrænset påvirkning" ved at anlægge en motorvej.

Vurderingerne i MKR er ikke konsistente og svinger mellem moderat, begrænset og manglende/sparsomme data mht. påvirkninger.

MKR side 69: Drastrup fredskoven er planet for at beskytte grundvandet og side 72 §3 områder, engene det samme.

Manglende forståelse og analyse af hvad dette er, og hvilke konsekvenser det vil have ved at ophæve beskyttelsen.

Miljøministeriet, Habitats vejledningen, side 36, væsentlighedsvurderingen: Det skal fremhæves, at de nævnte miljøkvalitetskrav, grundvandskvalitetskrav og tærskelværdier fungerer som kriterier for, hvornår koncentrationen af et forurenende stof i vandmiljøet er over et niveau, der forhindrer, at der er eller opnås god tilstand i de målsatte vandforekomster. Niveauerne fastsættes konservativt, så der er god sikkerhed for, at vandmiljøet herunder organismer i miljøet ikke påvirkes negativt.

Den konservative vurdering som Miljøministeriet anlægger, er ikke at finde i MKR og strider derfor mod væsentlighedsvurderingen.

MKR side 36; Konsekvenser i anlægsfasen Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner. For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang. I områder, hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

MKR side 162-163: I anlægsfasen foretages midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne af såvel motorvej som bygværker og regnvandsbassiner. Sweco | 3. Limfjordsforbindelse 163/591 Grundvandssænkningerne og udledning af det oppumpede grundvand kan påvirke vandføringen i vandløbene i et omfang, så der er risiko for erosion af vandløbenes profiler, ligesom der kan ske påvirkning af de vandløbsnære arealer, hvor der foregår dyrkning eller findes naturområder. Varigheden af grundvandssænkningerne kendes ikke nærmere. Ved etablering af landskabsbroen over Østerå forventer Vejdirektoratet at pælefundere bropillerne. Derved undgås udskiftning af blødbund og grundvandssænkning i stort omfang, og der skal sandsynligvis kun grundvandssænkes til etablering af betonplader på toppen af pælene umiddelbart under terræn. Vejdirektoratet har indgået aftale med vandløbsmyndigheden Aalborg Kommune om at oppumpet grundvand i videst mulige omfang nedsives på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, skal der iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning

MKR side 177 : Håndteringen af vejvandet i afvandingssystemet sker primært ved kantopsamling, og vand fra skråninger opsamles i trug langs anlægget, da der er særlige drikkevandsinteresser (OSD) på strækningen (se kapitel 13 geologi og grundvand og 14 forurenet jord). Herefter ledes vejvandet videre via ledninger (lukket system) til regnvandsbassiner med tæt bund, der forsinker vejvandets

udledning til recipienter. Regnvandsbassinerne reducerer udledningens hydrauliske belastning af vandløb og søer. Regnvandsbassinerne reducerer ligeledes indholdet af miljøfremmede stoffer i udledningen da disse i en vis udstrækning tilbageholdes i bassinernes sediment. Etablering af motorvejen vurderes dog at medføre en begrænset merudledning af forurenende stoffer til overfladevandsrecipienterne. De resulterende koncentrationer af forurenende stoffer i recipienterne skal overholde miljøkvalitetskraven for vand, sediment og biota. Udledningerne må ikke medføre forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i recipienterne.

MKR Side 206: I forbindelse med større grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives på omkringliggende arealer. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres så recipienten ikke påvirkes.

MKR, side 533, Drift: Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning. Side 534: I vintermånederne vil vejstrækningen blive saltet. I 4 af de 11 grundvandsforekomster er der ukendt tilstand for chlorid. Det gælder de den dybe og 3 af de terrænnære grundvandsforekomster, der alle ligger omkring Limfjorden (dkmj_305_ks, dkmj_304_ks, dkmj_28_ks og dkmj_947_kalk). Såfremt vandprøverne fra de geotekniske boringer viser, at der er ringe tilstand for chlorid, vil al vejvand blive opsamlet ved kantopsamling og regnvandsbassinerne blive udført med membran, ligesom der vil være kantopsamling i sårbare områder.

MKR, side 537: Reinfiltration: I områder hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltration blive fastlagt ved pumpetest o.lign. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning jf. afsnit 13.7.

Ovenstående beskrivelser i MKR, viser med klarhed de manglende sammenhænge mellem anlæg og drift, og de "irreversible påvirkninger" og forurening af drikkevandet.

"Reinfilterering" og membran i opsamlings bassiner, er ikke en løsning og er i direkte konflikt med lovgivningen, både i Danmark og i EU.

I dette er der ingen vurdering af mængde, garanti, sikkerhed, holdbarhed af membran, kvalitet, pris. Disse "løsninger" er ikke bare uoverskuelige, men lever ikke op til VVM-direktivet.

At ikke beskytte sårbare drikkevandsområder ved Drastrup og Lindholm Hvorup som værende BNBO Boringsnære beskyttelsesområder og OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, er ikke bare i strid med lovgivningen. Det er også dumhed og en forbrydelse mod kommende generation.

En motorvej gennem området kan ikke lade sig gøre og skal derfor forkastes.

Den videnskabelige vished og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Klimamæssige konsekvenser

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når FN, EU, NGOs, forskere globalt, alle udtaler at konsekvenserne for klimaændringer er uoverskuelige og at handling på dette ikke kan vente, må man forvente at MKR og Vejdirektoratet forholder sig til problemerne.

Når UNEP er kommet med en ny rapport (Emissions Gap Report 2023 | UNEP - UN Environment Programme), som viser at vi har alvorlige problemer: Transportministeriet og Vejdirektoratet er forpligtigede til at både forholde sig til dem, men også handle på dem. Nu.

EU beskriver det tydeligt Konsekvenserne af klimaforandringerne - Europa-Kommissionen

IPCC og UNFCCC er endnu kraftigere i deres beskrivelser og kritik AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 — IPCC, Introduction to Science in the UNFCCC | UNFCCC

COP 28 kunne givet gjort mere, men fik fastslået at klima kræver handling og en kraftig nedbringelse af fossile brændstoffer Fossil fuels and finance dominate COP28 agenda - UN Climate Summit News - COP28

Vejdirektoratets overfladiske 5 sider plus forside om klimamæssige konsekvenser af Egholm motorvejen er både pinligt og beskæmmende for en dansk myndighed i 2023. Man har tydelig ikke forstået krisen, hvilke konsekvenser den allerede har, og hvordan man skal indtænke det i projekter, eller hvordan projekter med udgangspunkt i klima evidens skal forkastes.

Vejdirektoratets betragtninger (Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)) og udregninger er mangelfulde:

Side 4: Udledninger i anlægsfasen Beregningen viser, at den samlede CO2e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning.

Side 5: Det er i beregningerne forudsat, at der sker en række teknologiske forbedringer, som får betydning. For eksempel er det forventningen, at CO2e-udledningen fra biltrafikken vil falde markant i fremtiden, hvilket især skyldes den stigende andel af elbiler på markedet. Endvidere forventes det, at vedvarende energikilder i stadig større grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne. På det nuværende grundlag vurderes det, at trafikken over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 128.700 ton CO2e mere end hvis vejen ikke udbygges. Det svarer i gennemsnit til 2.570 ton CO2e mere om året, end hvis 3. Limfjordsforbindelse ikke anlægges. Grundet skiftet mod batterielektriske lastbiler er der et stort fald i udledningen i perioden. Gennemsnittet dækker over et fald i udledningen fra knap 8.000 ton i 2035 til 430 ton i 2084.

De væsentlige klimatiske påvirkninger er ikke nok til at opgive projektet.

Det spiller heller ikke sammen med at MKR samtidigt peger på at en del af samfundsværdien er en forøgelse af indtægterne via afgifter på benzin og diesel, da forbindelsen over Egholm betyder flere kørte km.

Det er modstridende og regnestykket hænger ikke sammen.

Forventningerne er jo at man kommer til at udlede meget mere og belaste klimaet mere end de ca. 480.400. tons CO2 i anlægget og i de efterfølgende "ekstra kørte km".

Bare i anlægs fasen så mangler udregningerne vedrørende eks.:

Transport af råstoffer, hvorfra, hvordan?

Udvinding af disse.

Oprensning af forurenet jord og transport.

Oprensning – reinfiltration af forurenet grundvand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk (mængde, kostnader)

Arbejdskraftens samlede CO2 udledning i forbindelse med transport fra og til arbejdsstationer.

Estimeret udledning ifm. ulykker og hændelser der skal håndteres.

Drift udregningerne:

Ikke evidensbaserede gætterier om fremtidens transport på lang sigt – 2084 (?)

Ikke medregnet CO2 udledning fra benzin og diesel køretøjer som man hævder, vil øge og give en indtægt i kraft af afgifter.

Andre omkostninger ved drift og vedligeholdelse

Vejdirektoratets og MKR er mangelfuld vedrørende de klimamæssige konsekvenser. Det er en begrænset og partiel betragtning, og ikke evner at leve op til de globale udfordringer om hvordan klima spiller sammen med natur, biodiversitet, og miljø, samt befolkningen livsbetingelser.

Sammentænkningen af problemstillinger, den videnskabelige vished og forsigtigheds princippet er ikke til stede.

Projektet lever ikke op til fremtidens udfordringer og de krav man skal stille til anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Disposition:

1. **Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall**
2. **Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed**
3. **Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser**

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall

I MKR er det igen, som i de tidligere VVM redegørelser, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg. Man har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer og omkostninger. Hverken økonomiske eller sundhedsmæssige. MKR nøjes med en henvisning til vejledning: side 37: Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest. Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Det er ikke på nogen måde en "ubetydelig" problemstilling, og problematikken om asbest og deponier er ikke noget man kan være i tvivl om. Produktionen af produkter indeholdende asbest stod på i, mere end 75 år på Dansk Eternit fabrik, og ved andre industrier som brugte asbestfiber til at styrke produkterne (bl.a. cement). Affald, restprodukter og spild blev dumpet i adskillige deponier i Aalborg området, ejet af Dansk Eternit fabrik og Aalborg Portland, herunder Klosterengen. Dumpningen af rester med asbest er enorm. Der er tale om at mere en 1.000.000. tons asbestholdigt materielle, tungmetaller (jf. bl.a. besøgsrapporter ved Dansk Eternit fabrik), og kemikalier, er deponeret i og omkring Aalborg. Det er ikke en potentiel forekomst. Det er et faktum. Et faktum som ikke er kortlagt og vurderet. Bare i området og omkring Klosterengen estimeres mere end 500.000 tons deponeret i perioden 1976-1988 (se dokumentation i området flyfotokortlægning (geohav.dk)). Området fra færgelejet og vest på er opfyldt siden 1960´erne. Estimatet er nok for lavt sat, og det faktiske indehold er ikke undersøgt.

Denne dumpning forgik med samtykke og aktiv deltagelse af Aalborg kommune, og hvor Nordjyllands Amt havde det overordnede ansvar og kontrol, uden at håndhæve det. Region Nordjylland beskriver at der er ca. 850 deponier og forurenede lokationer i regionen som man ikke har kortlagt ift. indehold (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk)). I Aalborg er der 81 kendte deponier, med samme problematik.

Alt dette fremgår ved:

- Sagsagter (kystdirektivet, rigsarkivet), observationer, øjenvidne beretninger, prøvetagning
- Deponiernes lokation, men manglende bundmembraner og perkolat opsamling. DVS. at de er hyper mobile fiber har fri bevægelse ud i det maritime miljø.

- Kendt af, gennem fremsendelse af dokumentation, foretræde og møder, af vejdirektoratet, transportministeriet, skiftende transportministre, Folketingets transportudvalg, Folketingets sundheds og miljø udvalg, Aalborg Byråd, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Regionsrådsformanden Region Nordjylland, samt Statsministeren Mette Frederiksen (fremsendt 12/11 2022).
- Kendt af SWECO via GeoHav GeoHav - Egholmlinjen
- Dokumentation fremgår i: 764556857648844.pdf (geohav.dk), 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk), flyfotokortlægning (geohav.dk)
- Rapport verdens ende – dokumenteret asbest forurening 764556857648844.pdf (geohav.dk)
- 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk)
- Rensningsanlæg vest i Aalborg (placeret den østlige del af Klosterengen) er direkte bygget på asbestdeponi.

En asbest analyse ved Svanholmgrøften påviser forekomst af asbest (2 prøver steder 3 analyser) ved vest siden den nordlig del (kilde firma Andreas & Vidbjerg CVR-nr36943815 CVRP-nr1020533176). Analysen er foretaget på vegne af Aalborg Forsyning Kloak A/S. Den er tydelig ikke delt med Vejdirektoratet og SWECO.

Asbest og omfanget er ikke undersøgt ved Dall, Østerå eller ved Klosterengen lergrav

Når Vejdirektoratet projekter i området og beskriver: Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst. Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Dette betyder at man vil gennembryde asbestdeponiet, og hvor man mangler at redegøre for konsekvenserne af dette.

Endvidere skriver man:

MKR, side 545, ved Dall: 101,0-101,3 Nedlagt fyldplads 851-01000 V1 Opfyldt med affald og forurenet jord samt asbest… Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet…. Ved afgravning af asbestholdig jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt, for at hindre spredning af asbestfibre og forurenet jord.

MKR, side 547: 108,2-109,0 Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal 851-00193 V1 Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurenet fra spildevandsslam.

Side 548: Lokalitet 851-00193 (V1) omfatter flere forskellige aktiviteter. På en del af området, der er beliggende ud til kysten ca. 300 m øst for motorvejstraceet har der været depot for eternitaffald og bygningsaffald, hvor der i perioden 1975-1979 er sket en opfyldning og ændret på kystlinjen. Kystsikringen ved opfyldningen blev afsluttet i 1988 /10/. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest /10/. Nylige fund af eternitfragmenter

i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld. Ligeledes er den eksakte udstrækning af deponiet sandsynligvis ikke endeligt fastlagt, hvorfor der skal udvises opmærksomhed ved gravearbejder. Siden 1954 er der sket en terrænhævning af de kystnære områder, og der er tegn på gravearbejde og jordhåndtering i forbindelse med søerne på Klostereng. Derudover har der på en del af området været udsprøjtet spildevandsslam siden ca. 1980.

Beskrivelsen modsiger sig selv: er der asbest eller er det ikke. Det indikerer at SWECO og Vejdirektoratet er klare over at der er asbest, men man vælger at nedtone problematikken, hvilket er i strid med EU VVM-direktiv og den videnskabelige vished og en fyldestgørende undersøgelse som en MKR skal være.

Dette deponi, som alle andre deponier i Nordjylland har ikke nogen bundmembran og perkolat opsamling. Dette betyder, at der bliver ved at udvaskes og sive ud miljøfarlige stoffer, herunder asbest, Region Nordjylland oplyser om manglerne, samtidigt som de indrømmer at de ikke har styr på de ca. 850 forurenede grunder som er i regionen. De vil først nu opprioritere deres indsats, hvis regionens strategi 2024-27 bliver implementeret (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk))

Der er ikke, hverken ved Verdens ende, Klosterengen og til Hasseris å (områderne V1 og V2), og ved Dall, eller Østerå undersøgt omfanget af forurening herunder asbest. Konsekvenserne kan dermed ikke vurderes og derfor en mangel i MKR. Konsekvenserne af asbest og Østerå er ikke belyst, specielt ikke når man ser på at Østerå er åbnet inde ved Aalborg og er tænkt som et rekreativt områder, hvor børn kan lege ved vandkanten.

Man konkluderer i MKR, side 571, Tabel 14-14: Håndtering jord indeholdende asbest. Sårbarhed Lav, Geografisk udbredelse Lokalt, Intensitet Lille, Varighed Kort, Konsekvens Begrænset

Ift., til nævnte dokumentationer, sagsakter, øjenvidner beretninger, er konklusionen forkert og uden videnskabelig vished: Udbredelsen er omfattende, intensitet stor, varigheden uendelig, og konsekvenserne uoverskuelige. **Dette hvis ikke man sikrer, forsegler og beskytter befolkningen og naturen mod en fortsat forurening**.

2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed

Vejdirektoratet og SWECO hævder, side 21 i supplerende MKR: ”Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves.” og side 37 Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Bilagsrapport, side 284, Sweco og Naturafocus: sediment undersøgelse

Side 288: I 2019 er der foretaget en undersøgelse af det marine sediment efter den daværende projektplan for 3. Limfjordforbindelse med henblik på at vurdere sedimentet i forbindelse med eventuel klapning og/eller nyttiggørelse (Naturfocus 2020). Undersøgelsen blev udført ved sedimentprøvetagning efter Miljøstyrelsens forskrifter og Naturfocus Side 2 Notat: 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen)9095-RAD-MILJ-RAP-0075_MKR-bilag 6 Baggrundsrap_naturfocus_færdig udført i seks delområder i anlægskorridorer syd og nord for Egholm, Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. Sedimentundersøgelsen i 2019 blev foretaget i otte

delområder efter en udarbejdet prøvetagningsplan (Naturfocus 2019). Hvert delområde repræsenterer én miljøprøve af sedimentet og hver miljøprøve var en blandingsprøve bestående af 5 sedimentprøver taget inden for hvert delområde. Prøvetagningsplanen var godkendt af Miljøstyrelsen.

Her mangler oplysninger og henvisningskilder i teksten!

Der foreligger ikke godkendelsesdokumentationen fra Miljøstyrelsen.

Side 289: I hver af de 33 specificerede delområder indsamles en blandingsprøve bestående af Kajak-stik på 5 fastlagte prøvetagningsstationer. For de 29 delområder i forbindelse med anlægskorridorerne og muligt kompensations-afgravning fraktioneres Kajakstikkene så vidt muligt i en øvre kulturpåvirkede sedimentaflejring og en nedre upåvirkede glaciale aflejring. For Reference-områderne udtages kun den kulturpåvirkede sedimentaflejring. Alle blandingsprøver analyseres for baggrundskoncentrationer af miljøfremmede stoffer og for den kulturpåvirkede sedimentaflejring analyseres også for asbest. I alt indsamles således 62 blandingsprøver til analyse.

Analyse Asbest: prøve 1-2 m under terræn

Målenhed detektionsgrænse er 100 mg per Kg

Resultatet er

1: 0 mg/kg

2: 0 mg/kg

Resultat ALS og underleverandører *3 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163 og *4 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163

analyse:

Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 6a	syd for Egholm
Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 21a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 22a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 27a	nord for Egholm

Blandingsprøve syd Egholm 1 analyse som viser intet.

MKR side 240: Asbest. (Kun prøverne fra det øverste sedimentlag. Ikke reference-prøverne)

MKR side 243: Der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver.

Problemerne med undersøgelserne og analyserne er:

Prøverne er ikke taget dybere, hvilket er betænkeligt når man ved at asbestdumpning og -udledning og anden forurening er foregået siden 1960´erne, og at sedimentet har ændret karakter gennem årene.

Prøvetagnings koordinatorer er ikke eksisterende i ETRS89 systemet.

Der er kun foretaget 4 analyser af asbest forekomst. I pressemeddelelsen (Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund | Vejdirektoratet fremgår det ikke hvilke kriterier, måleenhed og detektionsgrænse der er brugt

Der var kraftig kritik af Naturfocus involvering og prøvetagning i 2021, jf. høringssvar VVM 2021. Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning, forskning, eller prøvetagning. Vejdirektoratet oplyser ved et møde at Naturfocus ikke kommer at være involveret i prøvetagning. Det er derfor særdeles uforståeligt og meget bekymrende, at Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen. Specielt når det er på et så vitalt område ift. sundhed, miljø og natur. Rambøll brugte ham, og nu har SWECO gjort det samme i modstrid med Vejdirektoratets oplysning. Argumentet for hvorfor mangler at oplyses.

Man har valgt at kun lave analyse på 1 prøve syd for Egholm, selv om det er alment kendt at den største forureningskilde er ved området Klosterengen og øst og vest for det. Det er mangelfuld analyse og man kan ikke på den baggrund konkludere at der ikke er asbest, eller andre forureninger i fjorden.

Endvidere, er de 4 prøver analyseret ved: **analysemetoden** med **rasterelektronmikroskopi** (SEM) kan anvendes til at påvise asbest i tekniske produkter. Denne metode er specifikt designet til **kvalitativ detektion af asbest** i tekniske produkter, hvor asbestmasseindholdet er mindst **1 %**. Ved at koncentrere prøven (f.eks. ved syrebehandling eller forbrænding) kan detektionsgrænsen sænkes for visse produkter. Metoden kan også bruges til at estimere asbestprocenten i det tekniske produkt [1].
Dog er det vigtigt at bemærke, at denne metode primært er beregnet til faste materialer og tekniske produkter. For **havvand** ville andre metoder være mere hensigtsmæssige, da SEM ikke er velegnet til at analysere flydende prøver. For at påvise asbest i havvand anbefales metoder som **optisk mikroskopi** eller **væskeprøvefiltrering**, der er mere egnede til at håndtere flydende miljøer [2][3].

Det vil sige man har anvendt en metode som ikke egner sig til en analyse af sediment. Metoden man skulle brugt er optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering. Dette oplyser MKR rapporten og Vejdirektoratet ikke.

Problemerne er også med den valgte **Detektionsgrænsen**, som er den laveste koncentration af et stof, der kan påvises pålideligt ved en given analytisk metode. Det er det punkt, hvor signalet fra stoffet er tydeligt forskelligt fra baggrundsstøjen og kan skelnes med en vis grad af sikkerhed. For eksempel, hvis vi taler om **asbestanalyse**, så er detektionsgrænsen den mindste mængde asbest, der kan påvises i en prøve. Når asbestkoncentrationen er under denne grænse, kan det være svært at påvise pålideligt. Detektionsgrænsen afhænger af den specifikke metode, instrumentering og prøvens karakteristika.

I miljømæssige analyser, såsom vandkvalitetsundersøgelser, fastsættes detektionsgrænser for at sikre, at forurenende stoffer som tungmetaller, pesticider eller organiske forbindelser kan påvises, selv ved meget lave niveauer.

At man vælger en detektionsgrænse på 100 mg per Kg, er det samme som at sige, at man ikke vil finde noget. GeoHav fremfør ligeledes den samme kritik: Kommentarer om frigivelse af asbest (geohav.dk), at detektionsgrænsen er urealistisk høj.

Der er ikke nogen analyser af asbestfiber global som måler asbestfiber i vægt.

En detektionsgrænse med vægt er videnskabelig uredelig.

Konklusionen er at prøvetagningen, lokationerne for prøverne, antal prøver undersøgt, analyserne og analysemetoden alle er utilstrækkelige, og at det i videnskabelig forstand er videnskabelig uredelighed., jf. Lov om videnskabelig uredelighed m.v. (retsinformation.dk).

Dette er alvorligt og der forventes at Vejdirektoratet kommer med en ny pressemeddelelse og dementerer tidligere usande udsagn om "der ikke er nogen asbest i fjorden".

3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest (EUR-Le x - 32009L0148 - EN - EUR-Lex (europa.eu)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest (bm.dk), EU´s Chemicals strategy - European Commission (europa.eu) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel da netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: "Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken." (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.
Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.
Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkluderer pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.
Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien borde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) PR_INL (europa.eu):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):
C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %)7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);
D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftrisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;

Ref.: 7http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)581397_EN.pdf 8 https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease. 9 https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012
side 14:

25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forhøjer risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (*se ref. neden*)

22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreligger en risiko for menneskers sundhed;

26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcementrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcementrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (https://epiprev.it/3608)

Side 17:

bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m3 (0,1 fibre/cm3), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervsmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m3 (0,002);

40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m3 (0,001 fibre/cm3); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm3 (1 000 fibre/m3), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

"ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA." MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO *American Journal of Epidemiology*, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

"Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway)." **Kristina Kjærheim, Bente Ulvestad, Jan Ivar Martinsen & Aage Andersen,** ***Cancer Causes & Control*** volume 16**, pages 593–598 (2005), Cancer Causes & Control**

"Possible health risks from asbestos in drinking water." Di Ciaula A and Gennaro V

Epidemiologia e Prevenzione, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

"Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura" H. Canan Hasanoglu MD, Erkut Bayram MD, Adnan Hasanoglu MD & Funda Demirag MD, Archives of Environmental & Occupational Health vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

"A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources", Heliyon 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

"The need to control asbestos fibers in potable water supply systems." J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, Science of The Total Environment Volume 18, April 1981, Pages 91-102

"GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY." Italian Journal of Engineering Geology and Environment, 1 (2021)
Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

"Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation." Janez Zavašnik, Andreja Šestan, Srečo Škapin, Chemosphere Volume 287, Part 1, January 2022.

"Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods."
Sergio Malinconico [a], Federica Paglietti [a], Silvia Serranti [b], Giuseppe Bonifazi [b], Ivano Lonigro [b]
Journal of Hazardous Materials,Volume 436, 15 August 2022, 129083

WHOs regelsæt: Asbestos in drinking-water (who.int)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Denne vil betyde, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når EU's VVM-direktiv og dansk sundhedslovgivning i den grad fremhæver og prioriterer mennesker og sundhed, kan man konstatere at MKR er mangelfuld og ikke indeholder et ord om sundhed eller hvad mennesker er i projektet.

En undersøgelse og analyse af sundhed i Egholm motorvejen er afgørende for at kunne vurdere konsekvenserne af linjeføringen. Det handler om livskvalitet, rekreation, men specielt for borgernes påvirkning af forurening, asbest, kemikalier, tungmetaller, drikkevandkvalitet og støj.

MKR viser at:

Klosterengen Lergrave (Chlorid, filtreret 450 mg/l ligger over grænseværdi - **250 mg Cl-/l**), Aluminium (Al) 1100 mg/kg ts., risiko ved eksponering over tid, samme ved PAH-forbindelserne, **og Alkylphenoler og -ethoxylater**), samme med Benzo(a)pyren kan øge risikoen for **hudkræft**, **lungekræft** og andre kræftformer ved eksponering over tid, **Tributyltin (TBT-Sn)** er kendt for sin toksicitet og har været brugt i **skibsmaling** som antifoulingmiddel. Langvarig eksponering for TBT-Sn kan påvirke **immunsystemet**, **forplantningsevnen** og **hormonbalancen**.

Voerbjerg lergrav: Arsen (As) 5.9 mg/kg ts. 0.2 DS 259:2003, DS/EN ISO 17294m:2016 ICP-MS 30 Bly (Pb) 8.7 mg/kg ts. 0.1 DS 259:2003, DS/EN ISO, udgør en sundhedsrisiko, især hvis eksponering over længere tid

Aluminium (Al) med en koncentration på **9500 mg/kg ts** (mikrogram pr. kilogram tørstof) kan udgøre en sundhedsrisiko, især hvis det indtages over længere tid

Kviksølv og bly selv lave forekomster/usikkerhed om der findes en nedre grænse, skaber over tid sundsrisiko (nerveskader, hjerneskader, Parkinson) er en risiko ved gravitet at fostret tager skade.

Arsen er giftig for flercellede organismer, selvom enkelte bakteriearter kan bruge arsen som byggesten i deres stofskifte. Arsenforgiftning i grundvandet påvirker millioner af mennesker globalt. I Danmark er grænseværdien for arsen i drikkevand 5 µg per liter [123].

MKR, s 149: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for barium (Lindholm Å), kobber (Østerå, Nord og Lindholm Å), zink (Østerå, syd) og for sum methylnapthalener (sediment) i Hasseris å samt for kviksølv (målt i biota = fisk) i alle vandløbene.

MKR, side 161: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for kobber (målt i vand med 5,4 µg/l mod kvalitetskravet på 1,66 µg/l) i Smalleby sø - Vest og for sum methylnapthalener (målt i sediment) i Smalleby sø øst og vest samt i Klostereng Lergrav Nord. Kviksølv (målt i biota = fisk) er overskredet i alle søerne.

MKR, side 167: Østerå omlægges, men der er ikke undersøgt konsekvenser ift. deponi med asbest, hvilke forureninger motorvejen vil få mht. tungmetaller, mikroplast og PFAS-kemikalier.

Flere analyser vise overskridende eller høje værdier af sundhedsskadelige stoffer og kemikalier. Konsekvenserne af dette er ikke i tilstrækkelig omfang vurderet, og heller ikke vurderet ud fra om disse værdier har fatale konsekvenser for sundhed på længere sigt.

Grave arbejdet i fjorden betyder ift. MKR et spild 10-20 % estimeret 100.000 – 200.000 m3. Hvad dette indeholder af asbest, tungmetaller og kemiske stoffer er ikke med videnskabelig vished belyst (se høringsnotat vedr. asbest og videnskabelig uredelighed af analysen).

Samtidigt beskriver MKR at:

MKR side 271: Udledning af renset spildevand fra Aalborg Renseanlæg Vest, ca. 400 meter øst for anlægsområdet, giver anledning til, at der i den centrale del af strømrenden vil kunne forventes koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der er højere end miljøkvalitetskravet i et opblandingsfelt omkring udledningen. Desuden vil der, jf. afsnit 6.2.10 forekomme koncentrationer af miljøfarlige stoffer i Limfjorden generelt, når det tages i betragtning, at der dels er konstateret baggrundsniveauer for nogle af stofferne, dels et baggrundsniveau som fastlagt ved sedimentprøverne. Dvs. at der over en graveperiode må forventes varierende indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen betinget af især afstrømning og udløb af vandløb (Ryå, Lindholm å m.fl.), resuspension af sediment med indhold af miljøfarlige stoffer samt udledning fra punktkilder, hvor Aalborg Renseanlæg Vest ligger tæt på anlægsområdet (se afsnit 6.2.10). Der er i Miljøstyrelsens MiljøGis, november 2023, ikke angivet en blandingszone omkring udløbet.

Fjorden tilstand er ringe og anlæg af motorvej og sænketunnel med gravearbejde vil forværre tilstanden endnu mere. Det er givet, ud fra de oplysninger som forefindes, at asbest, kemikalier, tungmetaller herunder kviksølv, samt arsen, er et stort problem. Alle disse er til stede i fjorden og vil blive ved at udvaskes i fjorden. Grunden er historisk, hvor industrien i Aalborg ikke sikrede en forsvarlig bortskaffelse eller produktion. Flere områder omkring Aalborg er stadigvæk kraftige forurenede områder som ikke er sikrede. Eks. Området ved Rensningsanlæg vest frem til Hasseris å, Verdens ende, og Stigsborgs brygge. Region oplyser at man regelmæssigt lukker miljøfarlige stoffer, herunder arsen, ud i Limfjorden, men kun lidt ad gangen.

Forureningen bliver ved.

Disse forhold og sundhedsskadelige problematikker er ikke fuld vurderet, og MKR er derfor behæftet med fejl og mangelfuld.

Støj beregningerne

Den opdaterede støjberegning, Opdaterede støjberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 2: Den 3. Limfjordsforbindelse forløber overordnet gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder ved bl.a. Dall Villaby,

Sofiendal Enge, Hasseris Eng og Nørholmsvej. Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj beregninger viser et støj billede fra 58dB til over 73dB. Dette er sundhedsskadeligt og det billede som fremtræder, og der er ikke nogen garanti på at disse model beregninger vil holde i virkeligheden, Motorvejen ved Silkeborg er et skræmmende eksempel, med mere en 20dB forskel til model beregningen og det estimerede støj niveau.

Støjberegningerne er gennemsnitsbetragtninger over året. I spidsbelastninger og perioder langt over estimat.

WHO anbefaler støj skal ligge under 53dB.

Miljøstyrelsen nye vejledende betragtninger er 51-52 dB.

I Danmark, og specielt i Aalborg er støj et stort sundhedsmæssigt problem Denmark noise fact sheet 2021 — European Environment Agency (europa.eu).

Vejdirektoratets støjberegninger beskriver ikke dette og vurderer ikke konsekvenserne.

Noise (who.int)

Providing guidance for the protection of human health from harmful exposure to environmental noise (who.int)

Providing Environmental Noise Guidelines for the European Region (who.int)

WHO and JRC release new guidance to calculate the impact of noise on people's health in Europe

De sundhedsfarlige virkning af støj er: hjerte-kar-sygdomme, formodet forøgelse af Alzheimer risiko, stress, samt sænkning af livskvalitet.

En motorvej vil bidrage væsentligt til en forværret sundhedssituation.

Forurening af drikkevand, fra Nitrat til Nitrit

Ved siden af mulig forurening af asbest og tungmetaller i drikkevandet, er et problem også, som er generelt i Danmark, og særdeleshed i Aalborg: Nitrat i drikkevandet.
MKR beskriver ved grundvandssænkningen (se Høringssvar om Drikkevand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk) at der vil kunne indtrænge salter, dvs. nitrat.
Nitrit er et problem af flere grunde:

1. **Sundhedsskadelige effekter**: Nitrit kan omdannes til nitrosaminer i kroppen, som er kræftfremkaldende og genotoksiske[123]. Nitrit kan være akut toksisk og medføre iltmangel, specielt hos børn (methæmotoglobinaemia)[12].
2. **Kræftfremkaldende**: Der er forskning, der har vist en kobling mellem mave- og tarmkræft og et for højt indtag af nitrit[3].

3. **Fødevaresikkerhed**: Nitrit er tilladt at bruge som teknologisk tilsætningsstof i visse fødevarer, da stofferne hæmmer udvikling af bakterien Clostridium botulinum, som kan give pølseforgiftning (botulisme)[4]. Men der er en bivirkning ved stofferne, at de kan danne kræftfremkaldende nitrosaminer i kødprodukter[4].

Problemet er også saltvands indtrængning, som MKR beskriver, som risikere at trække asbestfiber med sig fra deponierne ved fjorden.

Forureningen af drikkevandet vil betyde en ændret og større sygdomsbillede i befolkningen i Aalborg. Dette er ikke vurderet i MKR, som derfor er mangelfuld.

Mikroplastik er ikke vurderet i MKR

Mikroplastik og Nano-plastik er et voksende problem for den globale sundhed, både blandt mennesker og dyr. Der er ingen vurdering af konsekvenser eller estimat af mikroplastik og nanoplastik i MKR. Mikroplastik er et stigende miljøproblem af flere grunde:

1. **Forurening**: Mikroplastik kan forurene både land- og vandmiljøer[12]. Det kan tage meget lang tid for plastik at nedbrydes i miljøet, og det kan afgive skadelige stoffer som CO_2 og methan i processen[3].
2. **Skadelige stoffer**: Mikroplast kan indeholde uønskede stoffer fra den oprindelige plast. For visse typer mikroplast kan skadelige stoffer klæbe sig til mikroplasten, som derefter kan optages i fisk og i sidste ende lande på din tallerken[4].
3. **Sundhedsrisici**: Mikroplast kan bære andre luftbårne forurenende stoffer i vores lunger og blodstrømme. Disse mikroplastpartikler kan føre til hjerte-kar-sygdomme, fremkalde kræft og påvirke immun- og nervesystemet[5].
4. **Nedbrydning til nanoplastik**: Mikroplastik kan over tid nedbrydes til så små partikler, at det bliver til nanoplastik. Der er risiko for, at de helt små plastikpartikler kan krydse cellevægge og føre til alvorlige celleskader[6]

- **Metabolisk forstyrrelse**: Koncentrationen af indtaget mikroplastik kan potentielt forstyrre kroppens stofskifte[1].
- **Immundefekt**: Mikroplastik kan muligvis påvirke immunsystemet negativt[1].
- **Neurodegenerative sygdomme**: Der er indikationer på, at mikroplastik kan have en rolle i udviklingen af neurodegenerative sygdomme[1].
- **Kronisk inflammation**: Indtagelse af mikroplastik kan føre til kronisk inflammation, som i sidste ende kan øge risikoen for kræft[1].

Der er viden om at mikroplastik påvirker fertilitet og reproduktion ved dyr og mennesker. Fertilitet er et stort samfundsproblem i Danmark, og skal derfor indarbejdes i alle projekter. Se bl.a. Microplastics cause damage to human cells, study shows | Plastics | The Guardian

Sundhedspåvirkningerne, risiko og konsekvenserne er ikke vurderet i MKR.

Der er ikke nogen estimering af sygdom og dødsfald i projektets gennemførelse. Hverken på kort eller lang sigt.

I en helhedsbetragtning, må man konkludere at alle projekter som er med til at forringe kvalitet og livsbetingelser ikke skal gennemføres. At oprensning, forsegling eller bortskaffelse er en nødvendighed.

Forsigtighedsprincippet og den tilgængelige viden må styre. Alternativer må undersøges.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv, og samfundsværdi

Hermed indsigelse mod Egholmmotorvejen

Argumentet for at etableringen af Egholmmotorvejen er samfundsudvikling, vækst og mobilitet.

Den første konstatering man kan gøre, er at der ikke, globalt og historisk, er evidens for at udvikling og vækst kommer af en etablering af en ny motorvej. Det er en illusion, som også var den illusion som blev brugt som argument for E39 til Hirtshals.

Det er givet, at E39 har styrket mobiliteten for nogle, at det har sparet nogen tid for nogle. Den er dog ikke skabt den vækst som blev postuleret.

Samfundsudvikling og vækst er noget andet og mere end en industri diskurs fra 60 og 70´erne.

Projektet forholder sig ikke til fremtiden og de udfordringer som er nu. Det tænker ikke ind, eks EU's politik med Green infrastructure - European Commission (europa.eu) og hvordan og hvilken betydning The EU #NatureRestoration Law (europa.eu) har.

Der er flere dimensioner i problematikken, som ikke tænkes ind i MKR 2023 og VVW fra 2021:

Hvordan skal infrastrukturprojekter udvikles, så de lever op til de globale målsætninger i de 17 vidensmålene, klimakrisen, natur og biodiversitetskrisen, og den grønne omstilling.

Hvordan skal fremtidens vej og transport løsninger udvikles.

Hvad er der for problemer og situation i Aalborg og Nordjylland, som infrastruktur skal være med til at aflaste og udvikle.

Trafikberegningerne, estimeret ud fra historiske tal og en fremskrivning Trafikberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) udtrykker minimal tidsbesparelse:

1 til 4,5 min ved fri kørsel.

Myldretrafik: 2 till 7,5 min (Aabybro og Brovst) antal køretøjer er lavt.

Spidsbelastningen er kort med ca. 30 minutter morgen og det samme om eftermiddagen.

Ingen analyse af ændringer af erhvervs og arbejdskørsel vs. fritidskørsel, og hvilke konsekvenser dette har.

Ud fra dette er der ikke et argument for en Egholmmotorvej som spiller sammen med samfundsudvikling og vækst. De få som får en minimal tidsbesparelse, vil ikke kunne argumenteres som værende fundament for en samfundsudvikling og en vækst.

Argumentationen for at en motorvej over Egholm vil aflaste tunnel og E45 holder ikke ud fra de præmisser der er i virkeligheden. Trafikberegningerne på at situationen kort tid efter en åbning vil være den samme som i dag ved tunnelen.

Som udviklingen er og har været, flyttes flere og flere virksomheder og arbejdspladser til området øst for Aalborg: Port of Aalborg, Aalborg Universitet, og ikke mindst det kommende Super Sygehuset. Bare sygehuset viser diverse prognoser (jf. COWI rapport, 2019) vil betyde flere end 13.000 køretøjer

per døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Broen eller gennem byen fra tunnelen. Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. VVM-redegørelsen undervurderer disse ændrede mønster og overvurderer betydningen af Egholm motorvej. Dette betyder at en Egholm motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området, og derfor ikke skal etableres.

Der er ikke holdbare løsninger hvor trafikken kan bevæge sig fra vest til øst.

Der er ingen analyse af Aalborg ø og Port of Aalborg udvikling.

- Aalborg øst – virksomheder og boliger har vokset og vil vokse.
- Port of Aalborg er et stort industriområde, hvor strategien er en fortsat vækst, specielt af virksomheder indenfor den grønne omstilling.
- Power to x er etableret og vil udbygges. Dette kræver både arbejdskraft og at processen forlanger ULTRA rent vand (Ultrarent vand til produktion af grøn brint (silhorko.dk)). Der problematiseres ikke hvor dette ultrarene vand skal komme fra, og hvilke problemhåndteringer man forventer vil komme. MKR beskriver forurening af drikkevandet ved Drastrup, hvilket så vil skabe enorme problemer for anlægget i Aalborg øst
- Problematikken omkring udviklingen af Aalborg øst er, som ikke belyses i MKR og VVM 2021: transport – mange arbejdspladser og godstrafik.
- Supersygehus, arbejdspladser flyttes fra midt Aalborg, mere gods, og mere persontransport.
- Universitet videre udbygning i Aalborg øst.
- Elektrificering af tognettet i Nordjylland og mere gods over på jernbanen (tidshorisont usikker).

Trafikberegningerne i ovenstående er mangelfulde og misvisende Baggrundsrapporter | Vejdirektoratet Trafikberegninger med Landstrafikmodellen_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk) Teknisk beskrivelse af bygværker_wcag_0.pdf (vejdirektoratet.dk). De samfundsøkonomiske beregninger er spekulative og misvisende Samfundsøkonomiske beregninger - 3. Limfjordforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprovenu til staten, eksempelvis benzin- og dieselafgifter.

Man må forvente at MKR og VVM fra 2021 forholder sig til den faktiske udvikling, samtidigt som den kan indtænke problemer med klima, natur, miljø. Dette er ikke tilfældet. At fremhæve indtægter som belaster klima, er ikke troværdig i et bæredygtighedsperspektiv som MKR skal leve op til

Beregningerne af samfundsværdien er ikke holdbare, og man evner ikke at forny modellerne og de globale udfordringer. Det vil klæde Vejdirektoratet og Transportministeriet at udvikle modeller og beregninger som tager udgangspunkt at man er i år 2023, med de udfordringer som er her, og tænke ind hvordan man kan forny sig selv.

Vejdirektoratet må etablere sig som en medspillere til en bæredygtig fremtid.

En model må også indehold en cost-benefit-analyse som dækker forhold som, en analyse af omkostninger ved sygdomme (asbest, giftstoffer, støj, vandforurening og anvendelse), dødsfald, tab af natur, tab af rekreative områder, livskvalitet eller andet og mere.

Samfundsværdien for en Egholmmotorvej må konkluderes være Negativ.

Der er intet argument for at den vil kunne få en positiv betydning ift. en bæredygtig udvikling i regionen og Aalborg, en forøgelse af livskvalitet, eller en forbedring af sundhedstilstanden i befolkningen.

Hvis man kan argumentere for en forøgelse af trafikken og en vækst i Nordjylland, vil et ekstra rør være en løsning. En intelligent trafikløsning, hvor man kan vende kapacitet ved behov, vil fremtidssikre og samtidigt minimere omkostninger, og ødelæggelse af habitats områder og formindske risiko ved mange sundhedsproblemer (se høringssvar vedrørende sundhed).

MKR og VVM 2021 er mangelfulde, og der må tænkes i et bæredygtighedsperspektiv, hvor forsigtighedsprincippet og videnskabelig vished skal være bærende i samfundsudviklingen.

Med venlig hilsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jnc.gd@stofanet.dk (jnc.gd@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 08-01-2024 11:42

Jeg vil derfor opfordre **Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen**, og henvise Vejdirektoratet til i samarbejde med Aalborg Kommune, at finde en mere skånsom og grønnere måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken trængslen kan f.eks. løses billigere og langt mere skånsomt, ved en af de to østlige alternativer, **"City-tunnellen" eller "Bypass-tunnellen" med reversibel trafik**, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til, på grund af sit begrænst kommissorium. Disse alternativer vil være flere **milliarder billigere**, det er vel også værd at tage med, når beslutningen skal træffes.

Ja, det er da rigtigt, at der kan være trængselsproblemer en times tid om morgenen og om eftermiddagen, der udover køre trafikken upåklagelig. Dette problem må kunne løses på en mere forsvarlig, grønnere og billigere måde, som både tilgodeser miljøet og løser problemet. Det gør den valgte løsning ikke. Ifølge Vejdirektoratets opdaterede VVM-redegørelse, vil Limfjordstunnellens kapacitet være nået (ca. 80.000 biler i døgnet) omtrent samtidig med, at en Egholmforbindelse vil være færdig, **SÅ PROBLEMET BLIVER altså IKKE LØST**, med dette lovforslag. Hvad gør vi så? Laver en udbygning i Øst, så hvorfor ikke gør det straks? Jeg vil gerne fremhæve nogle af de væsentligste problemer med linjeføringen.

Støj:

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg, iflg. bilaget til lovforslaget vil støjplagen blive væsentlig (væsentlig er den største konsekvens som vejdirektoratet arbejder med). Den forslået linjeføring over Egholm vil iflg. VVM-redegørelsen kun reducere støjniveauet i øst med 1 til 2 dB, hvilket knapt er hørbart. Det kan i øvrigt undre at den støjgrænse man operer med er væsentlig højere end den WHO foreslår, og ens undren bliver ikke mindre af at Vejdirektorater selv på peger at støjgrænsen for motorveje bør ligge på 52dB hvilket svare til WHO´s anbefalinger*. (se teknisk notat: "Genevirkning af vejtrafikstøj" sagsnr. 120-336334 udført af Miljøstyrelsen jan. 2021.)* Det fremgår af bilag til lovforslaget at motorvejen over Egholm vil mindske trafikuheld og trafikdrab, men der står ikke noget om at flere mennesker bliver syge og får en for tidlig død.

I rapporten "**TRAFIKSTØJ – ET OVERSET SAMFUNDSPROBLEM"***En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016"*

Hvidbogen er udarbejdet af Gate 21 og Rambøll med bidrag fra DELTA og Kræftens Bekæmpelse, hvor dette er angivet. Står der bl.a.:

"HVORFOR ER UDSÆTTELSE FOR STØJ FARLIG? Menneskers hørelse er afgørende for vores overlevelse og kommunikation. Og da vi ikke er i stand til at slukke for hørelsen, kan støj have en række uønskede virkninger. Forskning har vist, at trafikstøj øger risikoen for hjertekarsygdom og muligvis også andre folkesygdomme. Miljøstyrelsen vurderede i 2003, at mellem 200-500 mennesker alene i Danmark dør for tidligt på grund af støjgener (45). Siden har forskningsresultater, som beskrevet nedenfor, påvist sandsynlige sammenhænge til endnu flere sygdomme. Det årlige dødstal må derfor forventes at ligge højere. Til sammenligning var der 167 trafikdræbte i 2015".

Altså er vejstøj et alvorligt problem og koster samfundet mange penge, bl.a. til behandling af de sygdomme der skyldes vejstøj. I lovforslagets bilag fremstår det som om, at støjproblemerne vil blive mindre i Aalborg, når den nye forbindelse står færdig. Det er manipulation, da denne forbedring kun opnås, ved at indregne den støjreduktion der opnås

ved at opføre nye støjværn langs E45, altså en anden motorvej.

Drikkevand.

Det er at spille hasard med to af Aalborgs vigtigste drikkevandsindvendingsområder, ved at placere en motorvej hen over disse. Disse boringer leverer en 1/3 af Aalborgs vandforsyning og er meget dårligt beskyttet fra naturens side, hvilket det også fremgår af bilag til lovforslaget. En af vejudfletningerne omkranser sågar et par pumpestationer. Der er risiko for, at grundvandet forurenes ikke kun i driftsperioden, men også allerede i anlægsfasen. En skade på drikkevandet er uoprettelig og vil være en katastrofe for Aalborg der er ved at mangle rent drikkevand til sine mange nye boligområder.

Asbest.

Det vil også være utilstedeligt og uansvarligt, at øge risikoen for at udsætte borger i Aalborg og langs Limfjorden for asbestpåvirkning, ved at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv. Det der fremgår i VVM rapporten og bilaget til loven, at der ikke findes asbest i linjeføringen, men det er kun fjordbunden der se sparsomt undersøgt. Tænketanken Geo Hav har en anden opfattelse, og mener at have bevis for det modsatte.

Nature 2000, bilag IV arter.

Ved at placeres den 3. Limfjordsforbindelse i øst i stedet for vest, kommer man ikke i konflikt med Natura 2000 områder og truede dyrearter så som, de Lysbugede Knortegæs, Strandtussen og Odderne.

Rekreative områder.

Linjeføringen vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark med blandt andet et friluftsbad, 2 campingpladser, et Vandrehjem, de kystområderne nord og syd for fjorden Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nord og syd for fjorden. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Alternativer:

Der findes realistiske alternativer som man ikke har undersøgt. Man henholder sig til VVM-rapporten fra 2011, hvor der bl.a. er en løsning med en paralleltunnel i øst med 6 spor i hver retning altså mere end Elbtunellen i Hamburg. Det er klart at dette ikke er rentabelt, men mindre kan også gøre det, hvilket jeg har beskrevet i min indledning. Ved at undersøge de realistiske alternativer kommer man heller ikke i konflikt med Natura 2000 områder, bilag IV arter og EU-regulativer.

Jura.

I øvrigt ***er det utilstedeligt,*** at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt**. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat. Tak**

Husk! En beslutning kan gøres om, det kan en handling ikke.

Med venlig hilsen
John Nygaard Christensen

Egholm færgevej
9000 Aalborg
Mail: jnc.gd@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karsten Jensen (kj@gandrupelement.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 11:14
Bilag: c0a09ee9-e8d7-4125-8a7b-23833f7ec95d;

Til Transportministeriet

Jeg er imod den 3. Limfjordsforbindelse fordi den vil gøre uoprettelig skade på Egholm ø. Jeg kan ganske enkelt ikke forstå, at man er villig til af ødelægge biodiversitet, natur og kultur i det store omfang.

Dagligt får vi tudet ørerne fulde med, at vi ikke skal fjerne ukrudt, grene mv. I Aalborg by lader man græsset/ukrudtet gro i vejkryds, rabatter, helleanlæg etc. Det hænger slet ikke samme med det man er i færd med, at ville ødelægge på Egholm.

Skal der være en 3. Limfjordsforbindelse – **SKAL den føres UNDER Egholm**. Det er den eneste bæredygtige løsning.

Med venlig hilsen

Karsten Jensen
Bundgårdsvej 64
9000 Aalborg

Med venlig hilsen
Karsten Jensen
Adm. direktør

Tlf: +45 96 54 38 00
Mobil: 20609060
Email: kj@gandrupelement.dk

GANDRUP ELEMENT
Teglværksvej 35
DK-9362 Gandrup
Telefon: +45 96 54 38 00
Fax: +45 96 54 38 10
mail: ge@gandrupelement.dk
www.gandrupelement.dk

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'c0a09ee9-e8d7-4125-8a7b-23833f7ec95d'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lena Westlund (lenawestlund@yahoo.de)
Titel: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 08-01-2024 11:10

Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Til dem, der fortsat tager sit demokratiske ansvar alvorlig. Jeg som borger, bosat i Aalborg, er dybt bekymret over den potentielle 3. Limfjordsforbindelse, der skal bygges hen over Egholm.

For et par år siden flyttede jeg til Aalborg og jeg har været virkelig glad for at bo i en by rig på både kulturliv og naturområder, hvor folk kan tanke op på energi, frisk luft og finde ro. Med risikoen for en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil dette være fortid. Det er ikke en overdrivelse, når jeg siger, at det vil ødelægge byen og sænke livskvaliteten for tusindvis. En firesporet motorvej hen over den skønne natur, vil foringe levevilkårerne for folk i Vestbyen, Hasseris, Nørresundby og selvfølgelig på Egholm.

At en del af motorvejen ville være underjordisk, vil ikke hjælpe på noget, når halvdelen er en bro over vand (som er en "hård overflade", der leder lyd og støj). Desuden er der ingen 3D-planer over hvordan motorvejen skal ser ud i Nørresundby, da den ville krydse togspor to gange. Skal der bygges en bro over store deler af Nørresundby? Hvor ender det? Hvor meget støj vil det medføre? Der er ingen svar at finde eller informationer om dette i VVM rapporten, hvilket blot styrker formodningen om at procesen ikke på nogen måde er tænkt til ende.

Foruden den voldsomme støj, der vil kunne høres over store dele af Aalborg, (og der er idag ingen tvivl om sammenhæng mellem støj og demens) har jeg ikke engang nævnt den voldsomme forurening, der unægteligt vil påvirke den almene sundhed for både mennesker og dyr. Hertil kommer ødelæggelse af nærtliggende natur og rekreative områder, samt den store fare for forurening af vores drikkevand (i Drastrup Enge og ved Lindholm vandværk). Der lever desuden mindst tre bilag IV-arter på Egholm, strandtudsen, odderne og knortegæs, der ifølge naturstyrelse og EU-direktiver skal beskyttes.

Denne motorvej vil være en katastrofe for både dyr og mennesker. Jeg stiller mig komplet uforstående for, hvordan man kan vedtage en anlægslov uden at have foretaget omfattende undersøgelse af alternative løsninger som et extra tunnelrør i øst eller en city tunnel. Miljøkonsekvensrapporten oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.

Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.

Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.

I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige

EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.

De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen,. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt.

Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.

Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Desuden er der flere områder i Egholm linjeføringen, der er velkendt at indeholde store mængder asbest. Se GeoHavs høringssvar. Den totale tilsidesættelse af risiko for at true folkesundheden for borgere er rystende. Som borger påvirker det stærkt min tillid til politikere, lokale som på Christiansborg.

Jeg må ty til den konklusion, at der har været en dagsorden, hvor der ikke har været indtænkt hverken borgere, natur, bæredygtighed eller almen sund fornuft, hvilket blot bliver styrket af at sådan en vigtig beslutning bliver skyndet igennem med en en meget kort høringsfrist hen over jul og nytår. Man kunne mistænke et ønske fra politikernes side om at minimere høringssvar fra befolkningen?

Dette ville være under al kritik og bestemt ikke noget, jeg havde set komme i dagens Danmark. Hvis vi nu for et øjeblik ignorerer det faktum at en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil ødelægge natur og rekreative områder, risikere borgernes helbredt og at hele processen fremskyndes for at undgå klager fra befolkningen, så forbliver det eneste reelle argument for forbindelsen at lette presset på trafik og vejnet gennem vores by, hvilket reelt set kun er op til to gange om dagen i myldretiden i hverdagene.

Hvorfor har man ikke set på alternativ? Jeg taler ikke om den intetsigende beregning fra VVM rapport, jeg taler om seriøse alternativer som Anker Lohmann-Hansens forslag om en Citytunnel. Eller tilføjelsen af et supplerende tunnelrør i øst, med vendbar trafik som man har nydt godt af bl.a. i Hamborg. Det ville være billigere, nedbringe en markant del af risici for natur og folkeligt helbred samt afvikle trafikale problemer bedre end en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Hvorfor bliver tilsyneladende klare og mere effektive alternativer ignoreret? Man kunne dyrke en mistanke om politiske tjenester for venner i industrien, køb og salg af bygningskontrakter for bidrag til kampagner og støtte og meget mere…

Jeg er bevidst, om at mit høringssvar kan fremstå voldsomt og anklagende. Jeg havde bare aldrig troet at en situation som denne, ville kunne opstå i dette land. At et bygningsprojekt, der totalt tilsidesætter al sund fornuft og interesse i alternative løsninger bliver skyndet igennem uden reel mulighed for overvejelse og input fra borgere.

I en tid, hvor vi alle forsøger at gøre vores bedste for at passe på vores planet og vores natur, er det hovedrystende at vi må ty til klagebreve som sidste led for at blive hørt. Hvordan er det mulig? Det fylder mig med frustration, vrede og afmagt. Jeg hverken kan eller vil acceptere det uden at gøre alt jeg kan for at vi borgere bliver hørt.

I håbet om at demokratiet i Danmark endnu ikke er dødt, Lena Westlund

P.S.: Venligst bekræft modtagelsen af denne mail.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Kritik: Egholm-projektets lovovertrædelser og myndighedsmisbrug er brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.
Sendt: 08-01-2024 09:07
Bilag: Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europaretten.pdf; Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed.pdf; Professor Marlene Wind.pdf; Retssikkerhed.pdf; Kritik.pdf;

Helt konkret er beslutningen om at lave undtagelser for at anlægge en motorvej over Egholm ulovlig. Begrundelsen om, at der ikke findes fuldgyldige alternativer, er usande.

Forsøg på at anlægge en motorvej over Egholm er en alvorlig krænkelse af EU's habitatdirektiv, som Danmark er forpligtet til at følge.

Der findes fuldgyldige alternativer til projektet, som ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt eller taget i betragtning. At ignorere disse alternativer og fortsætte med et projekt, der indebærer store miljømæssige konsekvenser, herunder ødelæggelse af drikkevandsressourcer og levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, er uansvarligt og i direkte modstrid med EU's naturbeskyttelseslove.

Derudover har projektet en bekymrende indvirkning på folkesundheden, idet projektet vil udsætte op til 26.000 borgere for sundhedsskadelig støj. Denne potentielle sundhedsrisiko synes at være nedtonet i de offentlige diskussioner og rapporter.

Endelig er der alvorlige problemer med den demokratiske proces og offentlig inddragelse. Myndighedernes hastværk i forbindelse med høringsprocessen, hvor berørte myndigheder og borgere kun får 19 dage hen over en højtid som julen til at gennemgå og kommentere på en omfattende rapport på 1811 sider, er ikke i tråd med principperne for åben og retfærdig offentlig inddragelse.

Den korte frist for offentlig høring og den overvældende mængde af dokumentation, der skal gennemgås, synes at være en bevidst strategi for at minimere kritik og inddragelse. Dette er ikke blot uetisk, men direkte i modstrid med principperne om åben og retfærdig demokratisk inddragelse.

En sådan fremgangsmåde er et klart tegn på myndighedsmisbrug, hvor magten anvendes til at fremme en bestemt dagsorden på bekostning af offentlighedens interesser og rettigheder.

I Egholm-motorvejssagen synes beslutningstagernes flertal at have misbrugt sin magtposition til at fremme et projekt, der er fyldt med kontroverser og potentielle overtrædelser af både national og EU-lovgivning. Denne fremfærd er ikke blot et spørgsmål om lovlighed, men også om moral og etik. Når flertallet ignorerer legitim kritik og afviser alternative løsninger, udøves magt ikke længere til folkets bedste, men snarere til fordel for en snæver politisk interesse.

Det er bekymrende, at politikerne synes at overse eller ignorerer vigtige miljømæssige og juridiske aspekter i deres beslutninger, når de fremmer et projekt, der overtræder EU's Habitatsdirektiv, tilsidesætter fakta, miljøpåvirkninger og ignorerer bæredygtige alternativer.

På den måde misbruger politikerne deres myndighed og folkets tillid. Dette er et klart eksempel på, hvordan politiske agendaer kan trumfe faglig ekspertise og offentlige interesser.

Demokrati bygger på principper om åbenhed, ansvarlighed og retssikkerhed. Politikernes rolle er ikke blot at træffe beslutninger, men at sikre, at disse beslutninger respekterer borgernes rettigheder, miljøet og den offentlige sundhed. I et sundt demokrati skal beslutningstagere lytte til og inddrage borgerne, især i spørgsmål, der påvirker deres daglige liv og fremtid. At underminere denne proces skaber en kløft mellem borgere og de myndigheder, der er sat til at tjene dem.

Den manglende inddragelse af Miljøstyrelsen og andre relevante myndigheder, samt den begrænsede offentlige inddragelse, rejser alvorlige spørgsmål om projektets gennemsigtighed og lovlighed. Det forekommer at være et klart brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Det er afgørende, at vi i beslutningsprocesser vægter miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske overvejelser lige så højt som økonomiske og udviklingsmæssige argumenter. Udvikling bør ikke ske på bekostning af miljøet, folkesundheden, og loven.

De berørte mennesker og dyr har krav på en omvurdering af projektet med fuld hensyntagen til dets miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske implikationer og en mere inkluderende og gennemsigtig beslutningsproces.

Marlene Wind, professor i statskundskab, leder af Center for Europæisk Politik ved Institut for Statskundskab ved Københavns Universitet og ekspert i domstole, forfatninger, EU, demokrati-teori og det danske demokrati advarer netop om flertalsvælde og de skred, der er ved at ske med retsstaten, som koster borgerne vores retssikkerhedL. yt til podcast her: https://app.stemman.dk/demokrati

Eller læs (vedhæftet): Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europaretten

Et eksempel på at magtvælde søges gennemtrumfet omkring den 3. Limfjordsforbindelse illustrerer Oluf Jørgensen, Offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole i sit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen (vedhæftet).

Heri beskrives hvordan forslag til anlægsloven reducerer borgernes retssikkerhed betydeligt, tilsidesætter beskyttelsesregler, ophæver klagegang, centrerer magten hos anlægsmyndighederne, eliminerer offentlig høring og aktindsigt, og fuldstændig underminerer principperne om funktionsadskillelse og kan føre til habilitetskonflikter underbygget af en uforståelig modvilje til at undersøge alternativer, der i højere grad beskytter miljø og mennesker.

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

-- AKT 311289 -- BILAG 500 -- [Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europaretten] --

Fra borgen: Danmark og EU gennem 50 år udgivet på Forlaget Djøf

Her gengivet med tilladelse fra forfatterne og Forlaget Djøf

Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europaretten

Af Marlene Wind og Tim Knudsen

Danmark har ingen tradition for stærke domstole og aktiv domstolsprøvelse. Fremkomsten af magtfulde, overnationale dømmende organer i Europa som menneskeretsdomstolen og EU-domstolen, som dagligt tilsidesætter national lovgivning i medlemslandene, udfordrer derfor den tradition for forsigtighed og tilbageholdenhed, som dansk ret og danske domstole har hvilet på. EU-domstolens indgående prøvelse af national lovgivning og implementering af EU-regler kombineret med forrangsprincippet repræsenterer imidlertid også en ret grundlæggende udfordring for dansk demokratiopfattelse. I en dansk og nordisk sammenhæng har demokrati været identisk med flertalsstyre og ideen om parlamentet som hævet over *statsmagtens* øvrige grene. Det går på mange måder imod den internationale trend siden 2. verdenskrig, hvor tilliden til det 'ubegrænsede parlament' har været på tilbagetog, og hvor fokus på domstolene som individets beskytter imod staten har været i centrum.

Kapitlet analyserer og kontekstualiserer disse forhold og den ofte usagte danske modvilje imod EU-retten ud fra et historisk og teoretisk perspektiv. Vi lægger ud med en kort historisk ramme for magtfordeling i Danmark siden enevælden ved at se på den måde, hvorpå man i Danmark valgte at placere (og fastholde) alle magtens tre grene i samme bygning i stedet for at skille dem ad som i de fleste andre lande. Derefter spørger vi, om det forhold, at Højesteret udsprang af enevælden som kongens tro tjener, har indvirket på den enorme forsigtighed med at udfordre lovgivningsmagten, som kom til at tegne det danske folkestyre. En tilbageholdenhed, der dog i de senere år har været mere møntet på det danske Folketing end på EU-traktater og EU-retten, som Højesteret har været mindre håndsky med at prøve. I forlængelse af dette spørger vi, om de senere års villighed til at prøve EU-retten og dens forrang, forbinder Danmark med den identitære og suverænistiske bølge, vi ser i flere europæiske lande i disse år?

1. Introduktion

Christiansborg er formentlig den eneste parlamentsbygning i verden, hvor man har undgået en bygningsmæssig adskillelse af magtens grene. I stedet for magtadskillelse betoner Christiansborg enheden i statsapparatet. Hvor man i eksempelvis Tyskland efter 2. verdenskrig gjorde meget ud af at adskille Bundestag, Kansleramt og Verfassungsgeright i Karlsruhe, har Folketinget, Statsministeriet og Højesteret alle til huse samme sted – endog i samme bygning. Samme sted ligger også kongelige repræsentationslokaler og møderum for Statsrådet, og tæt ved ligger centraladministrationen. Endelig er der også en kirke i komplekset. I mange lande ville blot den ringeste antydning af samhørighed mellem en bestemt trosretning og staten være utænkelig. Vi ser i Danmark ingen problemer i denne samhørighed såvel som i nogen anden form for samhørighed. Samhørighed, "fællesskab" og inklusion betragter vi som "hyggelig". Hos os bekymrer adskillelse

og eksklusion. Men skulle vi se et tilsvarende monolitisk billede andetsteds, ville vi derimod nok formode at stå over for et eksotisk despoti af fundamentalistisk tilsnit.

Christiansborgkomplekset består af bygninger fra flere tidsaldre og i flere stilarter. Selve slottet er kun et århundrede gammelt, men forbinder sig med fortiden ved at være en barokpastiche. For at bygningen skulle udrykke samhørighed mellem stat og folk, samlede man kampesten ind fra sogne i hele landet og brugte dem i facaden. I et lidt surt og ofte fugtigt nordvendt hjørne gemmer Højesteret sig. Indgangstrappen fører op til en bygningsdel, der er langt lavere end den del, hvor bl.a. Folketinget og Statsministeriet er at finde. Man skal meget tæt på Højesterets beskedne placering i et ugæstmildt hjørne for at opdage den. Mange ved formentlig næppe, at Højesteret har til huse her. Indgangstrappen er langt mere undseelig end den brede solbeskinnede sydvendte trappe, som fører ind til Folketinget. Arkitekturen fortæller bestemt ikke, at Højesteret er en væsentlig institution.[1]

Andre steder har domsmagten mere prangende huse, eksempelvis i Paris. Man kan også tage Justitspaladset i Bruxelles, der fremtræder som et overdimensioneret tempel. At EU-domstolen ligger langt fra den udøvende og lovgivende magt i Bruxelles og Strasbourg i en imposant bygning i miniput-staten Luxembourg, er heller ikke tilfældigt. Det fremhæver den europæiske retsstat og den ophøjede og uafhængige domsmagt. Så vidt vides er Danmark som nævnt det eneste eksempel i verden på, at alle tre statsmagter har fælles bolig.[2]

At Højesterets har sjældent beskedent til huse, er heller ikke enestående for danske domstole. Østre Landsret fik i 2022 nyt domicil til 800 mio. kr. I en arkitekturanmeldelse hed det: ”Et domhus må gerne signalere autoritet, og i den henseende er den nye retsbygning en skuffelse”. Anmelderen mente, at bygningens udtryk lige så godt kunne passe til et hotel eller et advokatkontor.[3] Men er disse eksempler alene udtryk for en tilfældighed eller en særlig arkitekturkultur? Eller er de også udtryk for en særlig dansk opfattelse af domstole og dommeres rolle i samfundet? Hvor udnævnelse af dommere til de højeste domstole i mange lande er genstand for stor offentlig interesse og debat, kender få i offentligheden i Norden deres dommere. Og spørger man, hvem der gerne vil besætte et ledigt embede som højesteretsdommere, får man ikke svar.

[1] *Tim Knudsen* i *Mette Hartlev, Tim Knudsen & Per Walsøe* (red.): Justitsvæsenets fremtidige organisering, 1996, s. 14ff.
[2] *John Erichsen* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 105
[3] *Karsten R. S. Ifversen*, ’Det ligner hinanden’ Politiken, 2022.

Tingene er nok en smule komplicerede, men som vi skal vise i det følgende, så kom EU-retten og ikke mindst dens forrang for national lovgivning og grundlove samt EU-domstolens aktive prøvelsespraksis til at udfordre det danske mantra om, at domstole skal være tilbageholdende i forhold til prøvelse af lovgivningsmagten. Selvom der er skrevet meget lidt om det, blev mødet med EU-retten ligeledes en stor udfordring for vores velkendte mantra om at der i princippet ikke er (eller bør være) nogen 'over eller ved siden af Folketinget'[4]. For danske politikere har således med en enkelt undtagelse ikke haft nogen erfaring med, at *nationale* domstole tilsidesætter den lovgivning, der var flertal for i det danske Folketing. Længe efter Grundloven i 1849 var der således usikkerhed om, hvorvidt loves forenelighed med Grundloven kunne prøves ved Højesteret. Det tog 80 år, før det skete, og det tog 150 år, før Højesteret underkendte en lov (den såkaldte Tvind-lov) i 1999[5].

At Danmarks EU-medlemskab inkluderede en domstol, der gjorde netop dette som led i en normal praksis, var derfor noget, man lige skulle vænne sig til. Det forhold, at domstolen var overnational og havde en såkaldt dynamisk fortolkningsstil, var tilmed lidt af en udfordring for et land som Danmark, der nidkært har holdt fast i såvel flertalsdemokratiet som en gammeldags 'nul-sums'-suverænitetsopfattelse, som er reflekteret i grundlovens §20. Her står, at hvis man overlader noget til en international organisation, er det altid 'i nærmere bestemt omfang', og det, man overlader, 'mister' man dermed. Logikken er således meget langt fra en mere moderne forestilling om, at man godt kan 'få' mere suverænitet (og dermed blive mere suveræn) - forstået som handlekraft og indflydelse - ved at udøve suverænitet sammen med andre lande.

Danmark vogter således stadig - på sit 50. tyvende år – om sin klassiske suverænitet som en ungmø over sin dyd. Man har dermed hverken, vil vi hævde – efter 50 års EU medlemsskab - vænnet sig til, at en overnational domstol, kan tilsidesætte national lovgivning, eller, at EU's medlemslande i praksis udøver suverænitet i fællesskab snarere end kun hver for sig. Det ses eksempelvis, når politikere igen og igen bliver overraskede over at skulle tage hensyn til domme (der går imod Danmark) afsagt af EU-domstolen eller andre domstole uden for Danmark. Eksempelvis blev

[4] Viggo Hørups diktum handlede oprindelig om noget lidt andet, da han på et folkemøde i 1878 gav udtryk for, at "*Folketinget er den højeste Myndighed, der har ingen over sig og ingen ved siden af sig"*, en udtalelse som primært skulle ses som en kritik af såvel kongemagten som Landstinget.

[5] Sag I-295/98
Tvind-dommen – U 1999.841 H

daværende justitsminister Nick Hækkerup under en debat i Folketinget om overvågning kontra borgernes frihed og retssikkerhed så sent som den 23. november 2021 harm over, at Danmark skulle følge Domstolens domme om logning af borgeres teleoplysninger. Han mente, at det ville gøre det sværere for dansk politi at opklare forbrydelser, når de ikke til enhver tid kunne 'tappe' borgeres telekommunikation. Han kaldte det ligefrem fra Folketingets talerstol "forrykt", at de afsagte EU-domme skulle tvinge Danmark til at ændre reglerne for logning.

"De er jo bare dommere. Hvorfor skal de have lov til at bestemme, hvad der skal være den politiske situation i Danmark? Hvorfor skal nogen, der ingen demokratisk legitimitet har, have lov til at bestemme. Jeg forstår det simpelthen ikke."[6].

Hækkerup udtrykte også utilfredshed med den dynamiske fortolkningsstil som ifølge justitsministeren betød, at EU-domstolen kunne beslutte, "som den har lyst til."

Lignende betragtninger er hørt før og er ikke uforståelige. Men under debatten gav justitsministeren også udtryk for, at han generelt ikke forstod, at overnationale domstole har legitimitet til at afsige domme, der går imod den danske statsmagt. Det siger en del om ikke bare opfattelsen af EU-retten blandt politikere i Danmark, men også om den danske demokratiopfattelse. Den politiske holdning i logning-sagen viser samtidig, at det fokus, som det konstitutionelle demokrati (modsat flertalsdemokratiet) har haft på beskyttelsen af borgeren imod staten, ikke er helt så fremtrædende i et samfund som det danske, hvor tilliden til den altfavnende og ubegrænsede stat altid har været dominerende[7].

Det interessante er dog samtidig, at reaktionen på Hækkerups angreb, nok havde været en anden, hvis udsagnet var kommet fra en ungarsk eller polsk justitsminister. Begge lande har i en årrække har været kendte for ikke blot at dæmonisere, men også underkende overnational rets indflydelse på polsk og ungarsk ret – ofte i et ret åbenlyst forsøg på - fra regeringernes side - at konsolidere egen magt[8]. Angrebene, som ofte både kommer fra regeringen og fra landets højeste domstole med reference til en særlig 'konstitutionel identitet', er af forskere blevet beskrevet som 'Abuse of Constitutional Identity', og diskussionen om, hvordan nationale domstole og regeringer i disse år i

[6] *Rikke Albrechtsen*, 'Tidligere dommer kalder justitsministerens EU-udfald "populistisk sludder" og "absurd vrøvl', Altinget, 2021
[7] *Marlene Wind*, 'Who is Afraid of European Constitutionalism? The Nordic Distress with Judicial Review and Constitutional Democracy',SSRN, 2014. Vi kommer i detaljer ind på denne demokrati-distinktion nedenfor.
[8] *Marlene Wind*: Tribaliseringen af Europa. Et forsvar for vores liberale værdier, 2020; *Marlene Wind*, 'The Backlash to European Constitutionalism', 2021; *Wojciech Sadurski*: Polands constitutional Breakdown, 2019.

stigende grad udfordrer den europæiske retsorden, kører i øjeblikket for fuld skrue i den akademiske litteratur og i den europæiske offentlighed[9].

At udtalelsen refereret ovenfor kom fra Folketingets talerstol fra en dansk justitsminister med ph.d. i EU-ret uden at vække stor opsigt, virker i dette lys noget overraskende. Alligevel bør det måske ikke overraske. Med en tilbagetrukken rolle for nationale domstolene og et parlament, dvs. Folketing, der opfattes som næsten ufejlbarligt og som en direkte refleksion af folket, ligger det nok lige for. Det interessante er imidlertid, om det også signalerer, at Danmark er hoppet med på den anti-konstitutionelle bølge, som er en bredere global trendens, eller om det danske flertalsdemokrati snarere 'blot' bare repræsenterer det, nogen kalder 'democracy without courts'?[10] En demokratiform, der naturligvis ikke er uden domstole i bogstaveligste forstand, men uden det element, de fleste i efterkrigstiden forbandt med demokrati, nemlig demokrati med aktiv finmasket 'judicial review' – dvs. domstolskontrol - og som oftest i litteraturen benævnes 'konstitutionelt demokrati'[11]. At det danske demokrati i en nordlig afkrog af verden gik helt uden om den konstitutionelle bølge, der tegnede verden efter krigen, fandt den canadiske professor Ran Hirschl så besynderligt og overraskende, at han i 2011 beskrev, hvad, han mente, var et dansk/nordisk 'counter-narrativ'. Altså en modfortælling, der modsagde trenden og demokratiopfattelsen i stort set alle andre vestlige lande[12].

Men på trods af at vi således i Danmark tilhører en meget lille gruppe af lande uden 'konstitutionalisme', fik vi europæisk domstolsprøvelse ind ad bagdøren, da vi trådte ind i EF/EU. EU-retten og EU-domstolen har spillet en helt central rolle i det europæiske samarbejde - også på det nationale niveau - når gennemførelsen af de fælles EU regler og rettigheder har skullet sikres.

---

[9] *Julian Scholtes*, 'Abusing Constitutional Identity', German Law Journal, Vol. 22(4), 2021 s. 534-556; *Kim Lane Scheppele*, 'Autocratic Legalism', *Chicago Law Review*, 2018.
Se også *Signe Rehling Larsen*, 'Varieties of Constitutionalism in the European Union', The Modern Law Review, Vol. 84(3), 2021 s. 477-502. Gábor Halmai, 'Abuse of constitutional identity : the Hungarian constitutional court on interpretation of article E) (2) of the fundamental law', Review of Central and East European law, Vol. 43(1), 2018 s. 23-42.
For den danske position se *Jens Elo Rytter & Marlene Wind*, 'In Need of Juristocracy? The Silence of Denmark in development of European Legal norms', *International Constitutional Law Journal*, Vol. 9(2), 2011 s. 470-504.
[10] *Signe Rehling Larsen*, 'Varieties of Constitutionalism in the European Union', The Modern Law Review, Vol. 84(3), 2021 s. 477-502.
[11] *Martin Shapiro & Alec Stone Sweet*: On Law, Politics and Juridicalization, 2002. Se også
[11] *J.H.H. Weiler & Marlene Wind* (red.): European Constitutionalism beyond the State, 2003.
[12] *Ran Hirschl,* 'The Nordic counternarrative: Democracy, human development, and judicial review', International Journal of Constitutional Law, Vol. 9(2), 2011 s. 449-469.
Se også hans bog: *Ran Hirscl*: Towards Juristocracy, 2007.

Ikke nok med, at EU-domstolen fra ca. midt 1960'erne etablerede intens prøvelse af national lovgivnings forenelighed med fælles europæiske regler. Den erklærede også EU-rettens direkte virkning og forrang for ikke kun medlemslandenes nationale lovgivning (hvis disse var i indbyrdes konflikt), men også disses grundlove[13]. Det interessante for særligt Danmark er imidlertid, som vi viser nedenfor, at selvom den danske Højesteret til dato har fastholdt sin klassiske tilbageholdende stil i forhold til at prøve den normale lovgivnings overensstemmelse med grundloven, har Højesteret ikke udvist helt samme håndskyhed, når det kommer til at udfordre EU-retten. Hermed følger Højesteret den nyere suverænitetsorienterede trend, som blev antydet ovenfor, hvor ikke bare regeringer, men også nationale højesteretter og forfatningsdomstole i stigende grad udfordrer EU-rettens forrang og EU-domstolens praksis[14].

2. Enevælden, magtbalanceringen og den forsigtige danske prøvelsesret

Hvis de danske domstole fører et skyggeliv og har haft det fint med at stå i skyggen af Folketinget, kan forklaringen nok søges i en kombination af institutionel inerti og det meget tætte bånd, domstolene har haft til enevælden. Som Ditlev Tamm formulerer det: "Danmarks Højesteret er som institution snævert knyttet til indførelsen af enevælden i Danmark, og dennes oprindelse som en udløber af Kongemagten - og ikke som en selvstændig domsmagt - er af stor betydning for forståelsen af rettens historie"[15]. Højesteret regner da heller ikke selv sin fødsel som institution tilbage til demokratiets fødsel med Grundloven af 1849, men til 1661, hvor enevælden var ved at etablere sig som den monolitiske danske stat. Før enevælden havde kongens administrative hjælpere været unge adelsmænd, som tjente kongen i nogle få år, indtil de kunne overtage det fædrene gods. Enevælden blev indført i 1660 ved et statskup mod adelen, som efter europæisk målestok var blevet ekstremt lille. Gradvist forsøgte kongemagten at lirke sig ud af afhængigheden af den gamle adel og svække dens magt. Der indførtes en omfattende adling af borgerlige, som kongen skyldte penge. Det blev udtrykkeligt betonet, at adlingen ikke skyldtes arv, men fortjenester[16]. Dermed var adelen splittet op i en gammel og en ny adel – sidstnævnte benævnt grever og baroner. Yderligere 'del og hersk'-teknik var at indføre rangklasser. Men sideløbende forsøgte kongemagten i højere grad at

[13] *Jens Peter Christensen* i *John Erichsen, Jens Peter Christensen & Ditlev Tamm* (red.): Højesteret, 2015 s. 48.
[14] *Mikael Madsen, Henrik Palmer Olsen & Urska Sadl,* 'Competing Supremacies and Clashing Institutional Rationalities: The Danish Supreme Court's Decision in the Ajos Case and the National Limits of Judicial Cooperation', *European Law Journal*, Vol. 23(2), 2017 s. 140-150.
[15] *Ditlev Tamm* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 14.
[16] *Tim Knudsen*: Fra enevælde til Folkestyre, 2006.

rekruttere embedsmænd fra borgerlige kredse. De ville være mere økonomisk afhængige af kongen, når de ikke kom fra store godser. De fleste konger gik nidkært ind i alle embedsudnævnelser. Resultatet blev, at både militæret og den civile forvaltning efterhånden blev meget loyale og styrbare.

I 1736 etableredes en jurauddannelse ved Københavns Universitet. Fra 1773 fik juristerne klart fortrinsret til embeder, og først efter anden verdenskrig begynder juriststandens tilnærmelsesvise monopol at krakelere en smule, da økonomer efterhånden kommer ind for at supplere juristerne i centraladministrationen. Hvor juriststanden i mange lande – eksempelvis Frankrig og England - blev opbygget som en sagførerstand, så er den i Danmark først og fremmest udviklet som en embedsstand. Danmark uddanner da også betydeligt flere jurister end eksempelvis Finland, der har samme befolkningsstørrelse - noget, der nok kan tilskrives det forhold, at juristprofessionen i Danmark retter sig mod hele det samfundsvidenskabelige arbejdsmarked[17].

Principielt besad kongen under enevælden både den lovgivende, udøvende og dømmende magt. Højesteret begrundede ikke sine afgørelser, da de jo var et udtryk for kongens vilje. Og en enevældig konge behøver som bekendt ikke at begrunde sine beslutninger.[18]

Kongerne havde hverken tid eller lyst til at sidde dagligt i Højesteret. Enevælden gav Højesteret mulighed for at udvikle sig relativt uforstyrret af enevældens lovgivende og udøvende magt under forudsætning af, at retten ikke blandede sig i udøvelse af lovgivningsmagten og dens daglige forvaltning. Ifølge Henrik Palmer Olsen, en af de få danske jurister, der har beskæftiget sig med magtfordelingslæren i Danmark, betød det, at der før 1849 ikke eksisterede en egentlig magtfordeling i Danmark.[19]

I slutningen af 1700-tallet havde det rekrutteringsmønster, som blev bevaret de næste 200 år, fæstnet sig. Højesteretsdommerne var jurister med første karakter. Under enevælden foretrak man jurister som havde arbejdet i Danske Kancelli. Endnu i slutningen af det 20. århundrede var

---

[17] *Ditlev Tamm,* 'Ditlev Tamm om minksagen, Herlufsholm og kompromisløse finner: »Et eller andet sted må grænsen gå«', Berlingske, 2022; *Nicholas Haagensen, Salvatore Caserta, Mikael Rask Madsen & Lasse Folke Henriksen*, 'The Widening Profession: An Analysis of the Differentiation and Stratification of Danish Jurists (1974-2019)' , iCourts Working Paper, 2022.

[18] *Ditlev Tamm* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 13-52.

[19] *Henrik Palmer Olsen*: Magtfordeling: en analyse af magtfordelingslæren med særligt henblik på den lovgivende magt, 2005 s. 176.

førstevalget jurister, som havde været embedsmænd i efterkommeren af Danske Kancelli, Justitsministeriet, dvs. den udøvende magt.[20] Først med domstolsreformen fra 2007 bredte man rekrutteringsmønsteret ud til i lidt større omfang også at omfatte universitetsjurister og advokater.

Enevælden faldt i 1848, og Grundloven af 1849 fastslog, at den lovgivende magt var hos kongen og Rigsdagen i forening - den udøvende magt hos kongen og den dømmende magt hos domstolene. Man tilstræbte altså en form for magtfordeling. Men det er en almindelig opfattelse, at forhandlingerne i Den Grundlovsgivende Rigsforsamling på dette punkt var korte. Og de var uden hentydninger til hverken Montesquieu eller magtbalancering og prøvelsesret.[21] Som Jens Peter Christensen formulerer det: "I modsætning til hvad mange måske i dag kunne tro, tog grundlovens §3 imidlertid ikke sigte på at fastslå en ret for domstolene til at prøve, om lovgivningen holder sig inden for grundlovens rammer"[22]. Den meget indflydelsesrige jurist og professor Alf Ross (1899-1979), som har præget generationer af danske jurister, mente da heller aldrig, at grundlovens § 3, indebar en begrænsning af lovgivningsmagtens kompetence. Der er med andre ord forskel på en formel magtdeling og en mag*tbalancering*, der indebærer en aktiv og finmasket prøvelsesret. At indskrive domstolsprøvelsen var ganske enkelt for kontroversielt til, at man kunne enes om at indføre den på Den Grundlovgivende Rigsforsamling. Den blev heller ikke skrevet ind i 1953-udgaven på trods af opfattelsen i det meste af resten af Europa efter 2. verdenskrig om, at parlamenter skulle underkastes domstolskontrol og i det hele taget – efter nazismens horrible jødeudryddelser – skulle have en helt ny rolle, som individets primære beskytter mod staten[23].

Meget handlede om, at oppositionen så Højesteret som en del af Højres konservative ærtehalm og derfor ikke ønskede en stærk dømmende magt. I stedet forsøgte Venstre, efterhånden også Socialdemokratiet og fra 1905 ydermere Det Radikale Venstre, på anden vis at underminere juriststandens magt og privilegier. Bondevennerne, der var en forløber for Venstre, vendte sig allerede i Den Grundlovgivende Rigsforsamling mod, at Højesteret skulle kunne underkende love. Dog var der accept af, at love, som var blevet til på en måde, der stred mod Grundloven, var

[20] *Ditlev Tamm* i *Torben Jensen, W.E. von Eyben & Mogens Koktvedgaard* (red.): Højesteret 1661-1986, 1986 s. 13-32; *Torben Jensen* i *Torben Jensen, W.E. von Eyben & Mogens Koktvedgaard* (red.): Højesteret 1661-1986, 1986 s. 119.
[21] *Henrik Palmer Olsen*: Magtfordeling: en analyse af magtfordelingslæren med særligt henblik på den lovgivende magt, 2005 s. 178.
[22] *Jens Peter Christensen* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 230.
[23] *Doreen Lustig & J. H. H. Weiler*, 'Judicial review in the contemporary world—Retrospective and prospective', International Constitutional Law Journal, Vol. 6(2), 2018 s. 315–372.

ugyldige, men der var ingen klarhed over, hvordan/hvornår dette i givet fald skulle pådømmes.[24] Bondevennerne - og senere mange andre politikere - gik således ind for et uindskrænket flertalsvælde, så længe det bare blev udøvet inden for rammerne af de procesforeskrifter, som Grundloven gav. Lignende skepsis over for prøvelsesretten fandt man det 20. århundrede i både Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre. Den radikale Carl Th. Zahle, der var statsminister i samlet otte år, mente blandt andet, at man risikerede reaktionære dommere. Zahle nævnte provisorietiden, hvor højreorienterede jurister havde forsvaret de provisoriske love mod Folketingets flertal.[25]

Vi skal helt op til efter første verdenskrig, før lovgivningsmagtens grænser blev prøvet ved Højesteret. I 1920 godkendte Højesteret den såkaldte fæsteafløsningslov som forenelig med Grundloven. Dommen statuerede hermed, at domstolene trods alt var kompetente til at påkende Grundlovsspørgsmål, men der var samtidig tale om en prøvelse, som var forbundet med så megen forsigtighed, at den, som afdøde Professor i EU-ret Hjalte Rasmussen formulerede det, stadig er 'svær at få øje på'[26].

Sagen handlede om en fæsteafløsningssag, hvor Højesteret endte med at underkende en ejendomsbesidders påstand om, at han ikke havde fået fuldstændig erstatning, da han måtte afstå jord. Han havde ikke modtaget erstatning efter vurderingen i 1920, men efter en lavere vurdering i 1916. Højesteret var faktisk meget tæt på at give borgeren medhold (og dermed underkende loven), da seks ud af 11 dommere gav ham ret, hvilket ville have betydet en underkendelse af fæsteafløsningsloven. Men så svingede en dommer over. Seks stemte imod fem for at opretholde loven. Højesteret konkluderede, at borgerens påstand om, at loven ikke gav ham fuld kompensation for hans tab af ejendom, ikke kunne bekræftes 'med den sikkerhed, som må kræves, for at Højesteret kan tilsidesætte en lov vedtaget af Folketinget som forfatningsstridig'[27].

I 1954 erklærede den fremtrædende og normalt forsigtige professor Poul Andersen i sin vurdering, at loven "var ret klart grundlovsstridig."[28] Men selvom højesteret således i denne sag selv slog fast,

---

[24] *Poul Andersen* i *Knud Fabricius m.fl.* (red.): Den danske Rigsdag 1848-1949, 1953 s. 516 f.
[25] *Jesper Lundsby Skov*: Frihed og ret: En begrebshistorisk analyse af forholdet mellem forfatning og frihedsrettigheder ca. 1840-1953, 2019 s.157 ff.
[26] *Hjalte Rasmussen*: Folkestyre, Grundlov og Højesteret: Grundlovens §20 på prøve, 1996 s. 25.
[27] Ugeskrift for Retsvæsen, afdeling B, 1921 s. 644.
Citatet her er oversat fra *Jens Elo Rytter & Marlene Wind*, 'In Need of Juristocracy? The Silence of Denmark', International Journal of Constitutional Law, Vol. 9(2), 2011 s. 475.
[28] *Jens Peter Christensen* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 231.

at man *havde ret til* at prøve en lovs forenelighed med grundloven, skal vi helt frem til Tvind loven i 1999, før Højesteret rent faktisk tilsidesætter en lov vedtaget af Folketinget pga. grundlovsbrud. 'Forsigtigheden' eller tilbageholdenheden ved prøvelovgivningen, som blev slået fast i dommen fra 1921, indebar derfor, at for at gøre noget så kontroversielt krævedes en ekstraordinær 'sikkerhed' for, at loven var i konflikt med grundloven, hvilket man ikke mente var tilstede i sagen fra 1921.

De politiske partier arbejdede dog også på anden måde for større uafhængighed til domstolene. I 1919 blev løftet i Grundloven om adskillelse af retsplejen fra forvaltningen, herunder politiet, med retsplejereformen opfyldt. Danmark har dog opretholdt en ordning, der adskiller den fra det meste af resten af Europa ved at både politi, anklagemyndighed, domstole, fængselsvæsen og benådninger er placeret under Justitsministeriet. Det normale er, at man har politi og de andre instaner under Indenrigsministeriet eller i uafhængige styrelser, for dog at skabe en vis afstand til Justitsministeriet. Og den dag i dag er Danmark sammen med sine gamle bilande Norge og Island i modsætning til mange europæiske lande også karakteriseret ved ikke at have særlige forvaltningsdomstole. Det har uden tvivl sået tvivl om, hvorvidt Danmark helt lever op til de retsstatslige principper, man ofte prædiker for andre, da man på mange måder har fået en rodebutik med råd, nævn og domstolslignende organer i stedet. Som Ditlev Tamm formulerer det, er det danske system 'rodet og uoverskueligt og trænger til faste retningslinjer"[29].

Da Danmark hverken har en forfatningsdomstol eller et lovråd, har Justitsministeriet også fået en enorm magt i forhold til Danmarks internationale forpligtelser[30]. Det gælder såvel i forhold til EU-retten som den europæiske menneskeretskonvention. Både når sager overvejes forelagt for EU-domstolen mod staten, spiller Justitsministeriet og Juridisk Specialudvalg således en helt central rolle i samspil med statens advokat, kammeradvokaten. Justitsministeriet rådgiver om, hvorvidt nye domme og ny EU-lovgivning er i overensstemmelse med dansk ret, og anbefaler, om og hvordan disse bør implementeres i national ret. I andre lande går dette først en tur over parlamentet, men i Danmark overlader vi det til embedsmænd gennem rådgivning, henstillinger og udstedelse af bekendtgørelser[31]. Det er tilmed Justitsministeriet sammen med Udenrigsministeriets lovkontor, der fører sager for den danske stat ved EU-domstolen og dermed, altså også (sammen med Kammeradvokaten), forsvarer Danmark i traktatbrudssager - ofte sager, hvor selvsamme

[29] *Ditlev Tamm* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 99.
[30] *Marlene Wind* i *Stefan Griller, Lina Papadopoulou & Roman Puff* (red.): National Constitutions and EU Integration, 2022 s. 89-122.
[31] *Karsten Hagel Sørensen i Jens Rosenløv og Kirsten Thorup* (red.): Festskrift til Ole Due, 1994 s. 113-136.

ministerium har spillet en central rolle for, hvordan en dom eller lov blev implementeret i dansk ret i første omgang. Justitsministeriet har altså mange kasketter på på én gang. Når det derfor kommer til det, man kalder præjudicielle sager, hvor en civil sagsøger ved en national domstol fx ønsker EU-domstolens vurdering af, om den danske stat har implementeret en EU-lov eller dom korrekt eller til tiden, har Justitsministeriet - med sine mange roller – sjældent den store interesse i at få sagen prøvet og dermed sin egen implementeringsrådgivning testet[32]. Ministeriet beder derfor ofte kammeradvokaten arbejde for, at det ikke sker og man bliver dermed en form for gate-keeper, som i princippet modvirker, at borgere og virksomheder kan få deres EU-rettigheder prøvet ved EU-domstolen. De modstridende roller og den viden som ministeriet (og dermed staten) ligger inde med, bliver dog yderst sjældent hverken genstand for offentlig opmærksomhed eller debat. Folketingets Europaudvalg er ofte heller ikke klædt på til at kunne gennemskue sagerne[33]. Det er også Justitsministeriet alene, der vurderer, om der er suverænitetsafgivelse, når Danmark tiltræder nye internationale traktater, eller hvis EU-traktaterne ændres. Alene ordet 'kronjurister', som ofte høres i forbindelse med vurderinger fra det hemmelighedsfulde og ophøjede justitsministerium, sender konnotationer til enevælden og afmonterer ofte de fleste journalisters eventuelle kritik eller lyst til at kulegrave afgørelserne. Det er dog lidt af en dansk ejendommelighed, at Justitsministeriet fortsat har monopol på at rådgive ministerier og embedsmænd om lovforslags forenelighed med Grundloven. Det har adskillige gange i tidens løb været diskuteret, om der netop ikke burde etableres et selvstændigt lovråd under Folketinget, der kunne skabe transparens, demokratisk debat og i højere grad få argumenterne for og imod (samt præmisserne og mellemregningerne) ud i det åbne. Det er imidlertid forblevet ved snakken. Instruks- og Mink-sagerne burde ellers give nok anledning til overvejelser om, hvordan embedsmænd ofte presses til at 'vurdere' sager på en måde, som måske er mere politiske end juridiske, og hvor vurdering fra en ekstern instans - som en forfatningsdomstol eller et lovråd - kunne have forhindret, at vi var endt, hvor vi er endt i dag.

Magtkoncentrationen ses også ved den måde, danske dommere bruges og opfattes på – nemlig som en slags embedsmænd, der fører den lovgivende og udøvendes befalinger ud i livet. Skiftende regeringer bruger ofte dommere i undersøgelseskommissioner. Opgaven er her primært undersøgende, mens det normale for en dommer vel er – eller burde være – kun at afgøre sager med

[32] *Peter Pagh Rasmussen*, ' Præjudicielle forelæggelser og juridisk specialudvalg', Ugeskrift for retsvæsen, 2004 s. 205; *Marlene Wind*, 'The Nordics, the EU and the Reluctance Towards Supranational Judicial Review', Journal of Common Market Studies, Vol. 48(4), 2010 s. 1039-1063.
[33] Folketinget, 'Ny rapport: Folketinget skal have større indflydelse på Danmarks EU-politik', 2021.

en juridisk vurdering. Dommerforeningen har ønsket at få skiftende justitsministre til at ændre det.[34] Det har dog ikke givet resultat.

Man skal da heller ikke lede længe for at finde mere nutidige eksempler på den manglende respekt for domstolene som uafhængig statsmagt. Da Covid-19 nåede Danmark greb Justitsministeriets departementschef og Domstolsstyrelsen ind i domstolenes virksomhed på en måde, som ifølge flere professorer og flere dommere, herunder dommerforeningens formand, var på kanten af Grundloven. Regeringen havde besluttet at "lukke" for behandlingen af en række sagstyper. Men regeringen kan ikke lukke helt eller delvist for domstolsbehandlingen. Ej heller kan domstolsstyrelsen, der misvisende kalder sig Danmarks Domstole, gøre det. Domstolene ledes af retspræsidenter.[35] En eventuel nedlukning burde ifølge kritikken gå gennem retspræsidenterne. De betragtninger druknede i coronakrisestemning, selvom magtfordelingen vel netop er særlig vigtig i nationale kriser.

Skønt domstolsstyrelsen blev oprettet i 1999, er det fortsat Justitsministeriet, der forhandler med Finansministeriet om bevillinger. Domstolene har været underlagt store besparelseskrav trods en voksende sagsmængde, der ikke mindst skyldes retspolitiske stramninger. Danmark har nu ekstremt lange ventetider ved domstolene, noget EU Kommissionens årlige 'Rule of Law' rapporter[36] har bemærket ligesom det har været foreslået, at domstolenes økonomi burde fastsættes direkte gennem domstolenes forhandlinger dikrete med Folketinget[37]. Det er da også sigende, at Danmark ligger nær bunden i Europa, når det gælder andel af BNP, som anvendes på domstolene. Kun Irland har færre dommere pr. 100.000 indbyggere.

3. Det grænseløse flertalsvælde

Det forhold, at højesteret i århundreder var en del af statsmagten, har sat sit præg på den særlige måde, det danske demokrati – eller som vi ynder at kalde det 'folkestyre' – har udviklet sig på, og

[34] *Hans Redder*, 'Dommere vil ud af kommissioner', Information, 2012; Iben Schmidt, 'Ekstraordinært år har drænet domstolene for erfarne kræfter', AdvokatWatch, 2022.
[35] *Bertil Frosell*, 'Betragtninger om lukningen af domstolene', Politiken, 2020.
[36] Se EU's anbefalinger til Danmark i sin årlige 'Rule of Law' rapport her: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/4_1_194542_comm_recomm_en.pdf
[37] *Bodil Ruberg*, 'Derfor kan du ikke komme for en dommer: Danmarks domstole er blandt Europas allerdårligst finansierede', Berlingske, 2022. og Erbil G. Kaya, 'Forsvarsadvokat peger på syv områder: Tankeløst folketing nedsætter domstolenes fart', Berlingske, 2011.

også på den måde, vi har forholdt os til overnationale domstole på. At Danmark ikke som andre lande efter 2. verdenskrig hoppede med på den 'konstitutionelle bølge', men bevarede flertalsdemokratiet med meget tilbageholdne domstole, en stærk dualistisk retstradition og et Folketing, der – af samme årsager – har meget få grænser for magtudøvelsen, har uden tvivl haft konsekvenser nationalt, men også for vores forhold til Europaretten.

Det er meget godt illustreret af et udsagn Erling Olsen, daværende formand for Folketinget, kom med i 1996 – kun to år efter, at han var gået af som justitsminister (at dømme efter adskillige justitsministre giver det ikke stor respekt for domstolene at være justitsminister). Jf. Olsen falder det nemlig slet ikke almindelige folketingsmedlemmer ind, at de nationale domstole nogensinde ville 'benytte sig af denne mulighed' – altså at udøve finmasket domstolskontrol og eventuelt tilsidesætte lovgivning lavet af et politisk flertal[38]. Debatten blussede op, da Højesteret meget overraskende pludselig i 1996 tillod 11 EU-kritiske borgere at prøve Folketingets tiltrædelse af Maastricht-traktaten for grundlovsbrud. De fik ikke medhold, men alene det forhold, at Højesteret havde givet dem lov, sendte jf. Olsens mange kommentarer og debatindlæg et chok igennem såvel Folketing som den brede offentlighed såvel som juridiske kredse. Få havde forestillet sig, at Højesteret nogensinde ville gøre alvor af at prøve en Folketingsbeslutning og slet ikke en, der angik tiltrædelse af (eller kompetenceoverladelse) til et internationalt organ som EU. Olsens pointe var, 'at det skal dommere da slet ikke blande sig i' (især når de 11 ikke havde en personlig interesse i sagen). Højesteret var imidlertid lige på dette punkt blevet europæiseret og dermed inspireret af den tyske forfatningsdomstol, som havde benyttet sin egen Maastricht-sag til at slå sig i tøjret over for EU's 'competence-creep' med udgangspunkt i et sagsanlæg fra nogle EU-skeptiske vælgere[39]. Højesteret gav som nævnt ikke de 11 klagere medhold i, at §20 var overtrådt, men varslede med sagen, at når det kommer til EU-spørgsmål, kan man bestemt ikke udelukke, at retten vil benytte sin prøvelsesret og eventuelt vurdere senere kompetenceoverladelser i forhold til den danske grundlov[40]. Mere specifikt slog Højesteret – i lighed med den tyske forfatningsdomstol fast, at danske domstole ser sig selv kompetente til at tilsidesætte eventuel EU-ret, som går ud over den afgivne suverænitets rammer - noget som ellers jf samtilige lærerbøger i EU-ret tilkommer EU-domstolen at afgøre. Vi stod altså pludselig i den ret besynderlige situation, at selvom Højesteret ikke tidligere (før 1996)

[38] *Erling Olsen*, 'Grundloven må ændres: Det danske folk og ikke Højesteret skal bestemme', Politiken, 1996.
[39] Den Tyske Forfatningsdomstol var i 1993 af en klager blevet bedt om at undersøge, om Maastrichttraktaten var imod tysk lov. Det resulterede i en bemærkelsesværdig dom, der bl.a. - selvom den ikke underkendte traktaten, slog fast, at Forbundsdagens ansvar at afgøre, hvilke kompetencer EU burde have - ikke EU selv. Se BVerfGE 89, 155 (1993).
[40] U.1998.800 H

har villet prøve folketingsflertallets afgørelser i forhold til grundloven, mente man sig nu kompetent til at prøve *overnational rets* overensstemmelse med grundloven. Doreen Lustig og Joseph Weiler har i en videnskabelig artikel[41] kaldt denne 'vi står øverst'-retorik for den tredje bølge af konstitutionalismen[42]. Her udøver nationale højesteretter og forfatningsdomstole i stigende grad 'judicial review' af de internationale domstole og det regelværk staterne er underlagt. Jf Lustig og Weiler bestod første bølge af den generelle accept (i Europa) af etableringen af nationale forfatningsdomstole efter 2. verdenskrig. Den anden bølge handlede om den lange periode, hvor regeringer og domstole som noget helt naturligt accepterede, at overnational ret, konventioner og traktater, havde forrang frem for national ret. Den tredje bølge, som vi står midt i disse år med Polen og Ungarn som ekstreme eksempler, repræsenterer et stigende oprør imod den ret som som især anden bølge af konstitutionalismen siden 2. verdenskrig har udviklet og som – ifølge nogen – altså nu begrænser landenes suverænitet. Det er tvivlsomt, om Højesteret med sin Maastricht-afgørelse (og senere Lissabon og Ajos sag) ser sig selv som en del af nogen bølge, og man skal være forsigtig med at generalisere her. Men de danske højesteretsdommerne har i mange sammenhænge erkendt, at Maastricht-dommen var inspireret af den tyske forfatningsdomstols EU-skeptiske linje, som også – hvad enten man kan lide det eller ej – har været en klar inspirationskilde til de illiberale og retligt klart problematiske forfatningsafgørelser i Polen og Ungarn[43].

Vender vi tilbage til spørgsmålet om Folketingets magt-selvbegrænsning, så har der tit været argumenteret for, at Folketinget altid selv vil og kan holde sig inden for grænserne af grundloven, og at man derfor hverken har brug for forfatningsdomstole, lovråd eller finmasket domstolsprøvelse. I nyere tid må man imidlertid med Instruks- og Minksagen i stigende grad sætte spørgsmålstegn ved dette. FE-sagen kommer oveni og er endnu uafklaret, men kunne meget let, som sagen afdækkes i medierne, ende med at anskueliggøre, at en sådan 'selvkorrektion' i bedste fald er baseret på ønsketænkning. Man kunne an med andre ord godt efterspørge at en mere intens domstolskontrol også fandtes i Danmark, eftersom undersøgelse og ansvarspådragelse i alle disse

[41] *Doreen Lustig & J.H.H Weiler*, 'Judicial review in the contemporary world— Retrospective and prospective', International Constitutional Law Journal, Vol. 16(2), 2018 s. 315–372.
[42] *Marlene Wind*, 'The Backlash to European Constitutionalism: Why we should not embrace the identitarian counter wave', Revue Europeenne du Droit, No. 3, 2021 s. 48-51.
[43] *Simon van Dorpe*, 'Explained: What bombshell Polish court ruling means for EU', Politico, 2021;
That there are strong differences between the revolt by the German CC in the so-called OMT case and the Polish K/21 case is argued here: *Alexander Thiele,* 'Whoever equates Karlsruhe to Warsaw is wildly mistaken', Verfassungsblog, 2021.

sager har været helt afhængig af, om der kunne fremskaffes et politiske flertal, der syntes, at det var opportunt.

Med en stort set uindskrænket magt til flertallet er det åbenlyst, at de særlige bestemmelser om frihedsrettigheder i Grundloven, i den europæiske menneskerettighedserklæring, i internationale konventioner, EU-aftaler m.m. af mange politikerne opfattes som indskrænkninger i den danske lovgivningsmagts kompetence. Et nyere kvantitativt studie viser tilmed, at Højesteret i langt mindre grad end sine nordiske kollegaer citerer international ret, traktater og konventioner i deres egne domme[44]. Det betyder efter alt at dømme også, at de internationale aftaler, som Danmark er en del af, i sjældnere grad end hos vores naboer, bliver brugt til det, de er skabt for: Nemlig at sætte grænser for lovgiverne og beskytte borgeren imod statsmagten ved hjælp af overnational ret.

Problemet med et uindskrænket flertalsvælde er imidlertid netop, at det forudsætter ufejlbarlighed hos lovgiverne, så de ikke går retsstaten og de grundlæggende frihedsrettigheder for nær. Det er dog – jf. de før omtalte skandalesager – bestemt ikke altid let for danske lovgivere at se, hvor grænserne er. I de senere år har danske ministre desuden ofte talt om at udfordre internationale konventioner ved at gå 'helt til grænserne' med risiko for at overtræde dem, fordi grænserne ikke er ganske entydige. Hvis dette fortsætter, er spørgsmålet, hvilke institutioner der så skal vogte grænserne og beskytte retsstaten i fremtiden? Her er det er næppe betryggende, hvis det overlades til politikerne (eller deres ofte overloyale embedsmænd/k), selv om en vis begrænsning af udfoldelsesmulighederne ligger i, at vi så sjældent har flertalsregeringer. Danske vælgere har lige siden Alberti-skandalen i 1908-09 aldrig givet et enkelt parti absolut flertal i Folketinget. Hertil skal man lægge, at kun i nogle få år fra 1936 var der regeringsflertal også i Landstinget. Da den bastion var væk, gennemførte justitsminister K.K. Steincke, der ofte blev mistænkt for dyb mistillid til dommerstanden, begrænsninger af ytringsfriheden. Både for at gribe ind over for "svinebutikker og pornografi", men også for, hvad der kunne tolkes som kritik af det nazistiske Tyskland. Den sidste bastion mod Steinckes angreb på ytringsfriheden var, at De Radikale sad med i regeringen og lagde dæmpere på ham.[45]

Siden 1953 har vi ikke haft et tokammersystem. (Et folkeafstemningsinstitut blev sat i stedet). I vore dage er det blevet almindeligt i Europa med regeringer med mange partier – en udvikling

[44] *Marlene Wind*, 'Do Scandinavians care about international law? A Study of Scandinavian Judges' Citation Practice to International Law and Courts', Nordic Journal of International Law, Vol. 85(4), 2016 s. 281-302.
[45] *Tim Knudsen*: Statsministeren 2, 2020 s. 499 ff.

Danmark har været frontløber i – hvilket blandt andet kan skyldes den lave danske spærregrænse for valg til Folketinget. Siden 1945 har vi kun haft flertalsregeringer i 1957-1960, 1968-1971 og 1993-94. Disse regeringer bestod alle af tre-fire partier, som til en vis grad kunne dæmpe hinanden. Det danske parlamentariske system har dermed kunnet give en vis beskyttelse af mindretal. Det virker ikke sandsynligt, at Danmark inden for overskuelig tid får en stærk flertalsregering. Men man kan stille sig spørgsmålet: I hvor høj grad kunne en flertalsregering i givet fald bremses, hvis den skejede ud i magtexcesser? Læseren kan tankeeksperimentere med Støjberg-sagen eller minkskandalen i regi af en langvarig flertalsregering.

Der er sikkert nogle, der vil føle sig krænkede ved følgende konklusion, men den er uundgåelig: Det vil være en stor risiko for retsstaten at løbe, hvis danske vælgere nogen sinde skulle blive så tossede, at de sammensatte et folketing, hvor et enkelt parti havde absolut flertal. I en sådan situation ville en stærk dømmende magt være en uundværlig del af værnet mod overgreb og underminering af demokrati og retsstat. De senere års skandalesager har tilmed vist, at selv mindretalsregeringer, der går over stregen og bryder loven, kan fortsætte uden konsekvenser, fordi der ikke er et flertal, der finder det opportunt at drage konsekvensen.

Indtil videre har danskerne ikke lavet en kobling mellem de ovenfornævnte skandaler og strukturen bag vores flertalsdemokrati, hvilket sikkert skyldes, at ideen om, at 'Ingen over eller ved siden af' ligger så dybt i den danske folkesjæl inklusive hos de journalister, som ellers erklærer sig som den kritiske fjerde statsmagt.

Da Danmark i 1973 blev medlem af EF, kom det derfor som noget af en overraskelse for mange, at vi ikke bare havde meldt os ind i et nyt fællesskab, men de facto også i en ny demokratimodel, som lå langt fra den hørupske blinde tillid til, at et politisk flertal altid har ret og kender grænserne for sin egen magt. Det var derfor også en omvæltning, at en overnational domstol kom til a spille en så central rolle. Bortset fra Strasbourgdomstolen, som også kunne dømme regeringer for brud på Menneskeretskonventionen, var det i en dansk optik usædvanligt, at en overnational juridisk instans havde ret til at vurdere, om de fælles EU-regler var rigtigt gennemført nationalt, og om det var sket til tiden og ift. den intention, der lå til grund. Men fordi EU først og fremmest er et retsfællesskab, hvor medlemslandene har besluttet, at fælles europæiske regler skal være grundlaget for et stort indre marked med de samme konkurrencevilkår for medlemslandene og disses borgere og virksomheder, var analysen, at det var nødvendigt at have en fælles europæisk instans til at løse de konflikter, der naturligt ville opstå, når nationale regler og ordninger møder et fælles europæisk

regelsæt. Alternativet til at give EU-Domstolen kompetencen til at afgøre konflikter havde været (i dag) 27 forskellige retsordner med 27 forskellige regelsæt – noget, der helt sikkert ikke ville have fremmet den velstand, som et stort indre marked trods alt har bevirket de sidste 50 år. Men ikke nok med, at EU-Domstolen tidligt fik tildelt denne rolle - Kommissionen kunne som traktatens vogter også indlede traktatbrudssager imod medlemslande, der havde forbrudt sig imod de fælles regler. Man gjorde samtidig de nationale domstole til en form for hjælpedomstole. Det påhvilede dem at sikre, at tvivlsspørgsmål om fortolkning af EU-retten nåede Domstolen i Luxembourg – via Art. TEU 267 den præjudicielle forelæggelses procedure. Var der tvivl om, hvorvidt EU-retten var overholdt, skulle domstolen i Luxembourg spørges[46]. En sådan rolle for de nationale domstole (også de lavere instanser) har dog heller aldrig været 'naturlig' i Danmark, hvor domstole netop sjældent selv har udfordret lovgivningsmagten. Forskning har da også vist, at medlemslande uden tradition for finmasket *national* domstolsprøvelse især i de første årtier meget sjældent interagerede med og forelagde sager for EU-Domstolen[47]. I lande, hvor prøvelsesretten var en naturlig del af den almindelige demokratiske praksis, virkede det uden tvivl mere naturligt både at spørge mere, men også at acceptere Domstolens afgørelser, når de gik én imod. Eksemplet ovenfor med den danske justitsminister viser, at dette bestemt ikke altid har været tilfældet i Danmark[48].

4. Konstitutionelt vs. Flertalsdemokrati

I de 350 år, der er gået, siden Højesteret blev grundlagt som en del af enevældens magt i 1661, har den gradvise frigørelse fra den udøvende magt været en meget langsom og gradvis proces[49]. Der er samtidig tale om en frigørelse, som ikke har ledt til et opgør med en demokratiform, hvor selve valghandlingen har været i centrum, snarere end det man ville kalde retsstaten med fokus på mindretalsbeskyttelse og prøvelsesret. De sidste 60års stærke indflydelse fra amerikansk politologi

[46] Jf. art 267.
[47] *Marlene Wind*, 'The Nordics, the EU and the Reluctance Towards European Judicial Review', Journal of Common Market Studies, 2010, 1041; *Marlene Wind, Dorte Sindbjerg Martinsen & Gabriel Pons Rotger,* 'The Uneven Legal Push for Europe: Questioning Variation when National Courts go to Europe, European Union Politics, Vol. 10(1), 2009, 77-81.
[48] *Marlene Wind* i *Stefan Griller, Lina Papadopoulou & Roman Puff* (red.): National Constitutions and EU Integration, 2022 s. 89-122.
[49] *Jens Peter Christensen* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 211-311.

især Joseph Schumpeter[50] og Robert Dahl, for hvem valg var hele omdrejningspunktet for demokratiet, har uden tvivl styrket tendensen helt op til i dag[51]. Det er således ret sigende, at man i 2016 kunne udgive en bog om 'Det Demokratiske System' i Danmark for statskundskabsstuderende, hvor der ikke er et eneste kapitel eller asnit om domstole eller retsstat[52]. Jf. den amerikanske retsfilosof Roland Dworkin kan man derfor netop skelne mellem to demokratimodeller, hvor den ene 'flertalsdemokratiet' nedtoner betydningen af domstolskontrol, mens det 'konstitutionelle demokrati' lægger stor vægt på domstole som aktive udøvere af 'judicial review' som en modvægt til statsmagten. Den britiske politolog Jeremy Bellamy har lavet en tilsvarende skelnen mellem, hvad han kalder 'political' vs. 'legal constitutionalism'[53]. I flertalsdemokratiet, hvor det politiske flertal ses som den vigtigste beskytter af det enkelte individ, mens domstolene er mere eller mindre reduceret til 'lovens mund', er lovgivers forarbejder samtidig utrolig vigtige retskilder[54].

Logikken er ret klar for, hvis man mener, at domstole skal holde sig til at eksekvere en bogstavtro version af, hvad 'suverænen' har besluttet, har man som dommer et stort behov for at vide, hvad 'suverænen' (det vil i nutidigt sprog sige Folketinget) har ment med loven, da den blev udformet. Det finder man i forarbejderne, som i en dansk kontekst får en meget ophøjet funktion. Som Gorm Toftegaard Nielsen formulerer det med reference til Højesteret:

"Der er nok [i DK] i forhold til de fleste andre nationale højesteretter tale om en betydelig respekt for lovgivers intentioner og realiteterne i den enkelte sag og mindre for teoretiserende juridiske skoleridt«[55].

I modsætning hertil lægger EU-Domstolen sig langt tættere op ad den konstitutionelle demokratiform, hvor man ofte har måttet se langt efter forarbejder. EU-Domstolen har typisk støttet sin fortolkning på præambler, bredt formulerede traktater og EU's overordnede intention og formål.

---

[50] Schumpeters definition af demokrati er ret simpel og kan beskrives som 'the method by which people elect representatives in competitive elections to carry out their will'. Se mere hos *John Elliot*, 'Joseph A. Schumpeter and the Theory of Democracy', Review of Social Economy, Vol. 52(4), 1994 s. 280-300.

[51] *Marlene Wind*, 'The Nordics, the EU and the Reluctance Towards European Judicial Review', Journal of Common Market Studies, 2010; *Marlene Wind*: Tribaliseringen af Europa, 2020.

[52] *Jørgen Grønnegård Christensen og Jørgen Elklit* (red.): Det Demokratiske System, 2016.

[53] *Jeremy Bellamy*: Political constitutionalism: A republican defense of the Constitutionality of Democracy, 2007.

[54] *Ronald Dworkin*: Freedom's law: the moral reading of the American constitution, 1987; *Richard Bellamy*: 'Political Constitutionalism, 2007; *Marlene Wind*: 'Who is afraid of European Constitutionalism? The Nordic Distress with Judicial Review and Constitutional Democracy', 2015.

[55] Citeret i *Børge Dahl & Jens Peter Christensen*, 'Højesteret og Retsplejen – 100 år', 2019 s. 638.

Noget, som – ikke overraskende – i Danmark har affødt for kritik for at lede til en for 'kreativ' og aktivistisk fortolkningsstil[56]. Som den tidlige højesteretspræsident Børge Dahl har udtrykt det med slet skjult hentydning til EU-Domstolen: 'Danske dommere finder ret, de opfinder den ikke'[57]. Men det er altså i sig selv en opfattelse, som de fleste uden for Danmark for længst har forladt. Her erkender man, som tidligere nævnt, at domstole indimellem må fortolke 'dynamisk', dvs. i overensstemmelse med det man kan kalde 'present day conditions' også selvom man på den måde skaber nye rettigheder. Et eksempel på logikken i dette, der er til at forstå, er den berømte amerikanske højesteretsdom Brown vs. Board of Education fra 1954[58], der fastslog, at raceadskillelse på amerikanske skoler ikke *længere* var i overensstemmelse med forfatningen. Det havde det ellers været tidligere - faktisk siden 1896. Men også domstole skal altså følge med tiden og bør jf. denne opfattelse tilpasse fortolkningen, når samfundsudviklingen fordrer det.

Den tidligere højesteretsdommer Niels Pontoppidan var da også inspireret af en mere konstitutionel tænkning, og mange troede i 1990'erne, at der med ham i spidsen var en mindre konstitutionel og domstolsskabt revolution på vej i Danmark. Eksempelvis pointerede han, at det danske syn på lovgiver som den vigtigste retskilde er forældet, og at Danmark må følge med resten af Europa:

"Udviklingen siden 2. verdenskrig har medført, at den positivistiske retskildelære med sin stærke betoning af lovgiver som rettens væsentlige kilde og legitimation ikke længere giver en dækkende beskrivelse af den juridiske virkelighed"[59].

Pontoppidans refleksioner gik på såvel Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol i Strasbourg som EU's domstol i Luxembourg. I en mere dynamisk retstradition er man også optaget af retssikkerhed og forudsigelighed (noget, der oftest fremhæves som argument imod den), men den hænges ikke op på en såkaldt »bogstavtro« fortolkning. Det væsentlige er snarere, at kun en fortolkning, der er i overensstemmelse med samfundsudviklingen, kan skabe den ønskværdige forudsigelighed.

[56] *Hjalte Rasmussen*: On Law and Policy in the European Court of Justice: A comparative study in judicial policymaking, 1986.
[57] *Børge Dahl,* 'Dynamiske domstole, retssikkerhed og demokrati: skal menneskerettigheder udvikles af politikere eller dommere?', Juristen, 2017 s. 99-147.
[58] Brown v. Board of Education, 347 U.S. 483 (1954)
[59] Niels Pontoppidan, i *Jens Rosenløv og Kirsten Thorup* (red.): Festskrift til Ole Due, 1994 p. 11.

I de nordiske lande, hvor også Sverige og Finland har haft tilbageholdende domstole, har meget uden tvivl også handlet om den retspositivisme, som har domineret juridisk tænkning og uddannelser i hele det 20. århundrede, og som har smittet af på de øvrige samfundsvidenskaber[60]. Der var her en fast tro på, at man kunne og burde adskille 'ret' fra 'moral' eller 'er' fra 'bør', og da domstolene jf. retspositivisterne kun beskæftiger sig med det første, har der aldrig været særlig stor offentlig eller forskningsmæssigt fokus på domstolenes mere samfundsformende rolle. Opfattelsen har været, at domstolene helt objektivt og værdineutralt fortolker den lovgivning, som et demokratisk valgt flertal har vedtaget. Blander man normative eller kontekstuelle vurderinger ind, vil man kompromittere forestillingen om domstolene som lovens mund[61].Problemet med denne forståelse, er bare at meget få i det øvrige Europa deler den, og det er tilsyneladende slet ikke en, man kender ved EU-Domstolen. Som Ruth Nielsen og Christina Tvarnø formulerer, har ingen i Luxembourg hørt om Alf Ross samtidig med, at færre og færre hyleder den meget rigide dualistiske forståelse af forholdet mellem national og international ret, som vi stadig dyrker i Danmark:

"Danske jurister, der er præget af arven efter Ross, bør ved læsning af EU-retlige tekster være opmærksom på, at kun meget få i EU kender den skandinaviske realistiske retsteori, mens det store flertal er præget af arven efter Kelsen og ser retssystemet som et retskildehierarki og det samlede system af regler af EU-retlig, nationalretlig og folkeretlig herkomst som ét stort integreret retssystem."[62]

Hvad man også ofte glemmer i den retspositivistiske tradition er, at dommere hele tiden træffer valg og derfor aldrig kan være helt værdineutrale. Eksempelvis når man skal vurdere, om en sag skal videre til en international domstol som EU-Domstolen eller ej. Selvom dommerne selvfølgelig vil

---

[60] J. Dalberg Larsen formulerer det på denne måde: "*Jeremy Bentham var fortaler for teorier, der opfattede retten som befalinger, der blev udstedt af en magtfuld, suveræn hersker, og som blev adlydt af borgerne af frygt for sanktioner. Kravet om normativ gyldighed blev her afløst af kravet om faktisk accept. Disse teorier har i forskellige versioner haft tilhængere helt op til slutningen af 1900-t., bl.a. inden for den skandinaviske realisme, der blev en betydningsfuld retning inden for nordisk retsfilosofi fra ca. 1930. Her afvistes enhver forbindelse mellem ret og moral, idet man fandt moralske udsagn meningsløse og mente, at gældende ret måtte bestemmes som de retsregler, der faktisk slog igennem i praksis. Den danske retsfilosof Alf Ross og svenskeren Karl Olivecrona var vigtige repræsentanter for denne retn*ing".J. Dalberg-Larsen i Gyldendals encyklopædi.
http://denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Jura/Almindelig_retsl%C3%A6re,_retsfilosofi_og_terminologi/retsfilosofi -

[61] Se mere hos *Henrik Palmer Olsen*: Magtfordeling: en analyse af magtfordelingslæren med særligt henblik på den lovgivende magt, 2005 s. 282; *Henrik Zahle*: Praktisk retsfilosofi, 2005 s. 136; *Marlene Wind, Dorte Sindbjerg Martinsen & Gabriel Pons Rotger,* 'The Uneven Legal Push for Europe: Questioning Variation when National Courts go to Europe, European Union Politics, Vol. 10(1), 2009.

[62] *Ruth Nielsen & Christina D. Tvarnø*, 'Ajos-sagens betydning for rækkevidden af EU-konform fortolkning i forhold til det almindelige EU-retlige princip om forbud mod aldersdiskrimination', Ugeskrift for Retsvæsen, Vol. 150(22), 2016 d. 269-274.

argumentere for, at det er rent objektive forhold, der ligger bag en sådan beslutning, så er der altid skøn (og dermed et politisk, men ikke partipolitisk) valg, i de fleste af sådanne beslutninger, hvilket jo bekræftes af, at der ofte er en part i de fleste EU-retstvister, som argumenterer *for* at forelægge en sag, mens en anden mener det modsatte.

Den danske insisteren på at afstå fra en finmasket prøvelse af den *nationale* lovgivningsmagt – noget, som jf. ovenfor har stor støtte hos de danske domstole og dommere selv[63] - skaber således afstand til de fleste øvrige europæiske lande, der særligt efter 2. verdenskrig fik forfatningsdomstole og konstitutionelt demokrati. Det skete i de fleste lande efter politiske omvæltninger, eksempelvis efter nazismen i Tyskland og Italien og ved overgangen fra diktatur til demokrati i de Syd- og Østeuropæiske lande[64]. Som Martin Shapiro og Alec Stone Sweet har formuleret det, blev "Kombinationen af rettigheder og 'judicial review' en altafgørende og ligefrem obligatorisk komponent i enhver bevægelse mod konstitutionelt demokrati" efter krigen i Europa[65]. Meget af dette gik imidlertid så meget hen overhovedet på danskerne, at vi ofte har vanskeligt ved helt at forstå, hvordan vores egen indirekte afvisning af denne bevægelse[66] har præget ikke bare al moderne dansk politik, men også vores forhold til EU og de ofte udskældte internationale konventioner.

I nyere bidrag bliver det ofte fremhævet, at den danske højesteret de senere år har fået, hvad de ofte selv kalder en 'mere fremskudt rolle'[67]. Det handler ikke kun om underkendelse af Tvind-loven i 1999, men også ved, at Højesteret i Maastricht- og Lissabon-sagerne lader såkaldt almindelige danskere prøve grundlovsmæssigheden af tiltrædelsen af Maastricht-traktaten (i Lissabontraktaten fra 2013 sagsøgte 28 danskere stats- og udenrigsministeren for at tiltræde Lissabontraktaten uden om grundlovens § 20). Selvom den danske regering i begge sager blev frikendt, er det opsigtvækkende, at hvor danske domstole har været tilbageholdende med at udfordre den *danske lovgivningsmagt* og prædiker 'tilbageholdenhed', når det kommer til finmasket domstolsprøvelse af national lovgivning, har højesterets nye 'fremskudte rolle' i højere grad handlet om i stedet at

[63] Se fx *Jens Peter Christensen i Jens Peter Christensen, John Erichsen & Ditlev Tamm*: Højesteret, 2015 s. 11-53; Se også *Jens Peter Christensen* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 211-311.
[64] *Bruce Ackerman*, 'Three Paths to Constitutionalism – and the Crisis of the European Union', British Journal of Politics, Vol. 45(4), 2015 s. 705-714.
[65] *Martin Shapiro & Alec Stone Sweet:* On Law, Politics and Judicalization, 2002.
[66] Se *J.H.H. Weiler & Marlene Wind* (red.): European Constitutionalism beyond the State, 2003.
[67] *Jens Peter Christensen* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 300.

udfordre EU-retten ved dels at give almindelige borgere adgang til at prøve regeringstiltrædelse af EU-traktater, dels selv at udfordre den, som det skete i Ajos-sagen[68]. Som højesteretsdommer (nu præsident) Jens Peter Christensen slog fast i bogen 'Højesteret', er der efter Maastricht[69]-, Lissabon[70]- og man kunne vel netop tilføje Ajos-dommen fra 2016, ingen tvivl om, at Højesteret har følt et behov for at markere sin plads i retshierarkiet og understrege, at danske domstole ikke kan fratages adgangen til at prøve spørgsmål om, hvorvidt for megen suverænitet er overladt ved tiltrædelse af en EU-traktat eller dom, eller om en EU-retsakt overskrider grænserne for den suverænitetsoverladelse, der er sket.

"Højesteret har således med Maastricht-dommen og Lissabon-dommen fastslået, at Danmarks Riges Grundlov står over EU-retten"[71].

I nyere forskningslitteratur beskrives en sådan position hvor en national højeste domstol, insisterer på sin egen forrang' for 'legal Euroskepticism', hvor '… the most noteable target is the principle of primacy'[72].

Jens Peter Christensen understreger netop, at Højesterets nye rolle som vogter af EU-udviklingen netop ikke (som Pontoppidan forventede) har forplantet sig til en lyst til også at sætte grænser for Folketinget. Når det kommer til den nationale politik, påtænker Højesteret stadig at holde sig pænt på måtten må man forstå. Han understreger således, at 'det ikke i nyere højesteretsdomme, hvor grundlovsspørgsmål har været berørt, er let at få øje på nogen tendens hos Højesteret til en ny og friere eller anderledes grundlovsfortolkning"[73], selvom han dog på den anden side mener, at 'Højesteret gennem de seneste årtier definitivt [er] kommet ud af provisorietidens og forfatningskampens skygge"[74].

---

[68] UfR 2017.824 H.
Højesterets Ajos-dom var både principiel, kontroversiel og et godt eksempel på, at domme netop også er politiske i den bredeste forståelse af ordet. "Dommen kan have betydning for alle retsområder, der helt eller delvist er EU-reguleret – betydningen er altså ikke alene afgrænset til ansættelsesretten. Den vil utvivlsomt blive benyttet af dem, der har et ønske om at begrænse EU-rettens påvirkning af dansk ret, og kan evt. tillige inspirere og få afsmittende effekt i andre EU-lande", som Jacob Sand fra Gorissen & Federspiel har formuleret det.
https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=420844d3-b799-4617-bc7e-7e9b096f135c
[69] U 1998.8000 H
[70] U 2012.145 H
[71] *Jens Peter Christensen* i *John Erichsen, Jens Peter Christensen & Ditlev Tamm* (red.): Højesteret, 2015 s. 49-50.
[72] *Pablo Castillo-Ortiz*, 'Legal Euroscepticism', Journal of Common Market Studies, forthcoming.
[73] *Jens Peter Christensen* i *Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm* (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 256-257.
[74] Ibid. s. 300.

Opsummerende kan man sige, at når Højesteret er blevet mere 'fremskudt', er det altså i forhold til at prøve vores europæiske tilhørsforhold og ikke i forhold til at sætte en grænse for folketingets magt. Det ligger fint i forlængelse af den tredje bølge af 'anti-konstitutionalismen', som vi var inde på ovenfor, og som vi i disse år ser flere steder i Europa, men også uden for kontinentet. I forhold til EU-traktaterne og den almindelige EU-ret lægger Højesteret sig eksplicit op af den tyske forfatningsdomstol[75], men måske også i indirekte forlængelse af de polske og ungarske domstole, som de seneste 5-10 år mere eksplicit og konfronterende har insisteret på egne grundloves overhøjhed. Tager man Ajos-dommen med i betragtning – en dom, hvor 'Højesteret for første gang sagde fra over for EU'[76] – kan man måske argumentere for, at Danmark i disse år – juridisk – bidrager til at så tvivl om EU's 60-årige minutiøst opbyggede retsorden. Hvorvidt Danmark dermed er i gang med at slå ind på en mere identitær[77] vej, hvor man ligefrem kan tale om en 'abuse of constitutional identity[78]' som vi ser i Polen og Ungarn i disse år, er dog nok at gå for langt, selvom det givetvis er en udvikling, mange vil holde et vågent øje med.

5. Konklusion

Der er en endog meget tæt forbindelse mellem den måde, Danmark blev demokrati på, og den måde, magtens gerne har forholdt sig til hinanden på op til i dag. Selvom man med grundloven fik en magtdeling, har vi ikke i Danmark set et behov for en magtbalancering med fokus på domstolsbeskyttelse af det enkelte individ, som kendes fra konstitutionelle demokratier. At magtens tre grene har til huse i samme bygning, og at det aldrig har været genstand for nogen form for debat i den danske offentlighed, siger meget om, hvor nedgroet vores flertalsdemokratiske tradition er. Når det kommer til EU-retten, står grundloven (og Højesteret som dens fortolker) øverst, må man tro – ligesom det, når det kommer til danske politikeres lovgivningssuverænitet, stadig er 'ingen over eller ved siden af Folketinget' (med Tvind-dommen som enkeltstående undtagelse). Spørgsmålet er naturligvis om den internationale udvikling med en mere finmasket

[75] Ibid s. 49.
[76] *Rass Holdgaard, Daniella Elkan & Gustav Krohn Schaldemose*, 'Højesteret har sagt fra overfor EU-domstolen', Advokaten, 2017; Se også Ulla Neergaard & Karsten Ensig Sørensen i en kommentar til spørgsmålet om den danske Ajos-sag udgør samme udfordring af EU-rettens forrang som den polske forfatningsdomstols meget kontroversielle afgørelse i (K 3/21): *Neergaard & Sørensen*, ' Comparing Apples and Oranges: The Danish *Ajos* Case in Light of the Polish Judgment in K 3/21 and the German Ruling in *Weiss*', EU Law Live, 2021.
[77] *Marlene Wind*, 'The Backlash to European Constitutionalism: Why we should not embrace the identitarian counter wave', Revue Europeenne du Droit, No. 3, 2021 s. 48-51.
[78] *Julian Scholtes*, 'Absusing Constitutional Identity', German Law Journal, Vol. 22(4), 2022 s. 534-556.

menneskeretsbeskyttelse, EU-rettens sigende betydning samt de seneste års nationale skandalesager, hvor Folketinget ikke har kunnet sætte grænser for egen magt, vil få os til at genoverveje, om det nu også er denne model, der bedst sikrer retsstaten og den enkelte borgers retsbeskyttelse? Ovenstående forfattere vil nok sige nej, men meget tyder på, at det ikke er den vej, vinden blæser i øjeblikket. Snarere end at tage et opgør med flertalsdemokratiet, tyder meget på, at vi i Danmark er på vej i en endnu mere suverænistisk retning. Dels fordi arven fra enevælden stadig gennemtrænger samfundet i en grad, vi ikke hidtil har erkendt, men vel også fordi vi med en af Europas ældste og ureformerede grundlove stadig ser suverænitet som et nulsumsspil når det kommer til internationalt samarbejde. Der er trods alt dette i bagagen ikke i øjeblikket stor opbakning til en grundlovsændring, der trækker os i en mere individoriteret konstitutionel retning. Der er måske snarere tale om det modsatte, at Danmark her ved 50-året for indtrædelsen i EF må erkende, at nok kom vi 'for sent' til den første og delvis også anden konstitutionelle bølge, men at vi til gengæld hele tiden har været klar til den identitære anti-konstitutionalisme, som Lustig og Weiler forvarsler.

7/1/2024

DET TREDJE RØR BØR IKKE FRAVÆLGES SOM MULIGHED

af Anders Wested, tlf. 20489503

En negativ forrentning på det østlige alternativ med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i Aalborg Byråd 2011 tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt.

Men noget tyder på, at anlægsprisen på den østlige model var *pustet kunstigt op* – og at dette var årsagen til den lave forrentning. Det virker f.eks. ikke let at forstå, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. ved VVM 2006 til hele 5,4 mia. ved 2011.

Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 lavet en model for den østlige linjeføring med to ekstra tunnelrør, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden. Dette krævede en kæmpe udfletning syd for fjorden og ekspropriation af et helt erhvervsområde. Vejdirektoratet fastholdt, at en så stor model var nødvendig.

I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at man kunne nøjes med et enkelt rør under Fjorden, hvorefter retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden eller med andre ord 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning.

Der forelå to modeller til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra lektor, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen. Den første model blev anbefalet af Borgerbevægelsen, hvorfor det var den, som Vejdirektoratet valgte at undersøge. Desværre havde denne model nogle skavanker, der gjorde at den blev forkastet. I stedet lavede Vejdirektoratet selv en model med tre tunnelrør, som kunne fungere rent vejteknisk, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia. Dette tal virker særdeles lavt, men på den baggrund mente Vejdirektoratet altså at kunne fraråde en østlig løsning.

Anker Lohmann-Hansens model med et enkelt ekstra rør så man ikke nærmere på, hvilket vi er mange, der har efterlyst lige siden VVM 2011, se forslaget på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk . Desuden har vi siden 2021 efterlyst en beregning af forslaget om at en frakørsel allerede i Nørresundby mod Aalborg City som foreslået af professor, leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3.

Anker Lohmann-Hansens model er meget slankere end de to modeller for henholdsvis 1 og 2 ekstra rør, der fremkom ved VVM 2011. Man kan se på figuren nederst i dette skrift, hvordan man undgår at ekspropriere hele den ene side af Mineralvej. Denne ekspropriation var muligvis årsagen til den voldsomme fordyrelse?

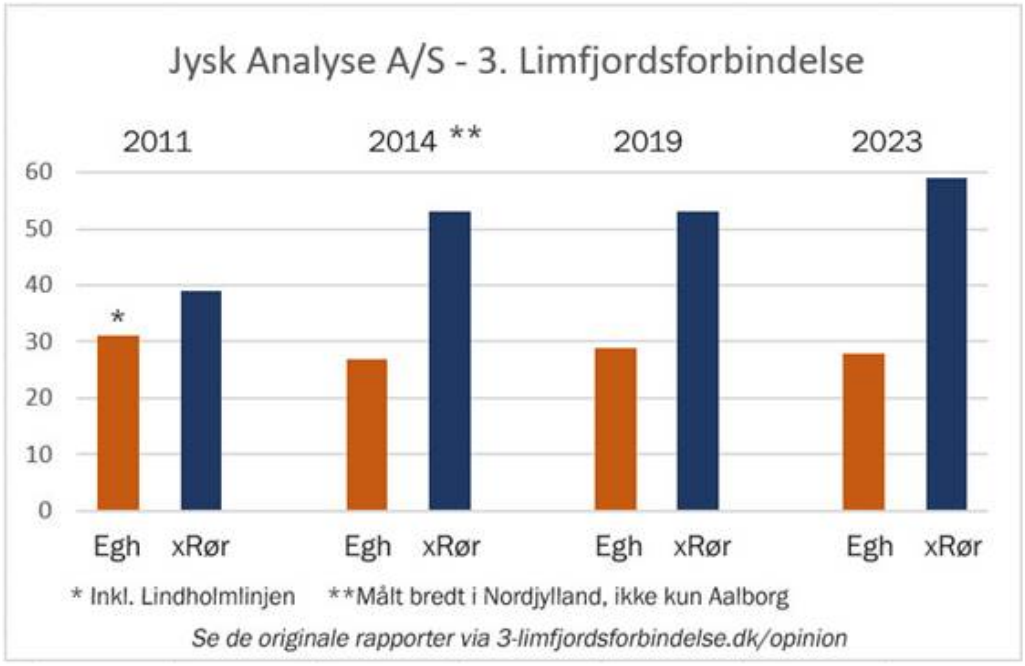
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et ekstra kørespor i hver retning omkring Aalborg. Det havde Anker Lohmann-Hansen og (senere) Otto Anker Nielsen gjort i deres modeller. Med en ekstra kørebane langs Nørresundby samt en ny motortrafikvej fra Vadum, vil de desuden løse problemet i det nordlige Nørresundby, hvor sammenfletningen mellem E45 og E39 giver daglige køer.

I dag er situationen, at der er for lille kapacitet ved Limfjordstunnelen, hvis ikke denne bliver udvidet, uanset om man bygger en motorvej vest om Aalborg. Den tidligere virkelighed er blevet vendt på hovedet – en udvidelse af E45 er den bedste sikring mod køer – især mod Østvendsyssel og Aalborg C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads.

Anker Lohmann-Hansen har beregnet, at hans model koster ca. 4,5 mia. kr. Ca. det samme har professor Otto Anker Nielsen beregnet, at hans model vil koste. Og dette er inklusive udvidelse af E45, stikveje mod City Syd og Vadum. Denne beregning blev foretaget, mens Egholmforbindelsen i kraft af inflationen var steget til ca. 7 mia. kr. i pris. Der er ingen ny beregning fra Vejdirektoratet hverken vedrørende pris eller effekt eller resulterende forrentning for en østlig løsning (E45).

Et meget stort flertal af Aalborgenserne foretrækker en model med ekstra rør nær den nuværende tunnel:

Opinionsundersøgelser foretrækkes via Egholm ell. xRør?



Der er derfor god grund til at undersøge denne løsning bedre. Men stærke politiske kræfter har hidtil lykkedes med at forhindre dette. Da VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse var forældet i 2019, drog Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen til Christiansborg med en gave på 2,5 mio. kommunale kroner til transportminister Ole Birk Olesen - til brug for en ny VVM, som kun måtte indeholde vurdering af den vestlige løsning. Det blev accepteret, og klausulen fremgik af et såkaldt kommissorium. Politikerne har altså ikke bakket op om befolkningens åbenlyse ønsker, det gælder hverken lokalt eller på Christiansborg.

Én ting er anlægsomkostningen, en anden de indtægter, der hører til i regnskabet for et motorvejsanlægs rentabilitet. Hvad angår indtægterne, er trafikantgevinster afgørende. I 2011 befandt man sig langt fra en situation, hvor der var daglig kø ved Limfjordstunnelen. Gevinsten ved anlæg af en ny Limfjordsforbindelse lå derfor primært i, at der blev oprettet en genvej vest om Aalborg mod Aabybro-området. I 2020'erne er de daglige myldretidskøer en realitet, og vi ser nu frem for en lang periode, hvor disse vil blive stadig større. Hovedgevinsten ved en 3. Limfjordsforbindelse opnås derfor ved at få opløst disse køer på E45. Og dette vil begge linjeføringer kunne bidrage til.

Sammenligner vi med regnestykket fra 2011, er der altså både lavere anlægsudgifter til en østlig løsning og nu også store trafikantbesparelser, hvor de før var minimale. Der er brug for en computerkørsel for at vurdere, om ikke en østlig løsning er at foretrække – baseret på dagens trafikmængde og dagens computerprogrammer (Grøn mobilitetsmodel).

En sådan computerkørsel bør man foretage for at undgå en fejlinvestering på op mod 8 mia. kr. til en motorvej via Egholm. Dette er ikke mindst relevant at undersøge i lyset af, at den samfundsøkonomiske gevinst ved Egholmforbindelsen er væltet ned fra ca. 5,5 mia. kr. til ca. 0,5 mia. kr. mellem de sidste to VVM-rapporter.

Når resultatet foreligger, skal man medtænke, at en vestlig Limfjordsforbindelse har en masse negative eksterne effekter, der ikke normalt prissættes men - hvis de blev det – ville give især den vestlige løsning et mere negativt resultat. F.eks. påvirkning af natur, sjældne dyr, støj, asbest, drikkevand. De eksterne effekter skal tænkes med! Meget tyder på, at resultatet vil blive langt bedre for en østlig model som foreslået af Anker Lohmann-Hansen eller Otto Anker Nielsen.

Dertil kommer, at byen undgår den splid, der er mellem det politiske niveau og befolkningen og den negative følelse i forhold til det lokale demokrati og sammenhængskraft, det medfører, især den dag byggeriet begynder i alle de vestlige naturområder. Dette vil ikke gavne en by som Aalborg.

NB: Vejdirektoratet omtaler også emnet "robusthed i systemet", som kan øges med to forbindelser. Hertil må svaret være, at de mange uheld er et problem, men at disse er koncentreret ved sammenfletningen nord fra i Nørresundby og ved Limfjordstunnelen hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen på E45 og skal flette i tunnelen for at komme fra i Nørresundby. Disse to problemer løser man med Anker Lohmann-Hansens og Otto Anker Nielsens modeller. Det er bedre at forebygge uheld end at satse på helbredelse. En forøgelse af antallet af kørespor på E45 vil også forebygge uheld. Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, forekommer over alt på motorvejsnettet, men derfor bygger man jo ikke parallelle motorveje. Dertil kommer, at et ekstra rør jo vil være en mulig omvejskørsel ved problemer i et andet rør.

NB2: Vejdirektoratet skriver også, at trafikafviklingen vil være begrænset af tilslutningsanlæggene til E45. Der tænkes vel, at en fordeling på to motorveje vil være en fordel. Hertil må man bemærke, at der kun trækkes trafik fra det vestligste Hasseris og vestligste Lindholm i retning mod en Egholm-motorvej, hvilket fremgår af Vejdirektoratets kort over trafikale effekter. Forskellen vil ikke være stor.

Herefter følger nogle af sagens dokumenter:

FRA VEJDIREKTORATETS NOTAT TIL VVM-HØRINGEN 2011:

"Foreningen "Den Bedste Vej" er stiftet af en gruppe borgere. Foreningens høringssvar har 3 hovedemner:

1. …

2. …

3. VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter, og de er kommenteret i afsnit 4.2. Foreningen har skitseret et alternativt forslag til en østlig forbindelse – kaldet "Den Bedste Vej" – som efter foreningens vurdering kan afvikle den fremtidige trafik på E45 og samtidig tilgodese den fremtidige udvikling både i Aalborg og i hele Nordjylland. Forslaget kan efter foreningens vurdering etableres for ca. 2,5 mia. kr.

Forslaget "Den Bedste Vej" omfatter 2 hovedetaper. Etape 1 - med forbedret adgang til City Syd m.m. - omfatter en mindre udbygning af E45 syd for Limfjorden, en ny frakørsel til City Syd/Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, Intelligent trafikstyring (ITS) på Høvejen og på Sønderbro/Østre Allé samt ekstra støjværn m.m. på E45. Etape 2 - benævnt Elbtunnelløsningen - omfatter etablering af en østligere

tunnel end forudsat i VVMredegørelsen, med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det nuværende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør samt ændret udformning af Mariendalsmølle Indføringen.

Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske vurderinger af forslaget "Den Bedste Vej". Vejdirektoratet har endvidere anmodet Aalborg Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning om en udtalelse vedrørende forslaget.

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker til forslaget bl.a., at der ved valg af Østforbindelsen som løsning for en 3. Limfjordsforbindelse skal tilvejebringes en løsning, der er robust i forhold til trafikvæksten og i forhold til hændelser på vejnettet. Det anses for tvivlsomt, om forslaget "Den Bedste Vej" kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik. Forvaltningen bemærker endvidere, at det af hensyn til trafikafviklingen er vigtigt, at der bibeholdes en lokal og regional forbindelse til Nørresundby fra E45 via Nørresundbygrenen.

Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen en række bemærkninger til de foreslåede om- og udbygninger af det kommunale vejnet.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den kapacitetsmæssige restlevetid for tunnelløsningerne vurderes at være ca. 6-9 år efter 2020.

Vejdirektoratet anser på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet.

Vejdirektoratet har desuden foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning, ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet vurderer endvidere, at der som i VVM-redegørelse vil være behov for at udbygge E45 fra 4 til 6 spor mellem Sønderbro Indføringen og Øster Uttrup Vej, og fra 6 til 8 spor nord for Limfjorden, op til Motorvejskryds Vendsyssel. Vejdirektoratet skal til det skitserede forslag endvidere bemærke, at en forlægning af Mineralvej mod øst vil blive placeret meget tæt ved Rørdal Kirke. Vejdirektoratet vurderer, at de samlede anlægsudgifter til en løsning med et tunnelrør til reversibel trafik og udbygning af E45 i 2011-priser vil være i størrelsesordenen ca. 4,7 mia. kr. Til sammenligning er de samlede anlægsudgifter til den i VVM-redegørelsen beskrevne Østforbindelse med en ny paralleltunnel med 2x3 spor opgjort til ca. 5,4 mia. kr.

Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget "Den Bedste Vej" ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne. Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at forslaget "Den Bedste Vej" indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse."

FRA HØRINGSNOTAT 2021:

"Alternativer til Egholmlinjen

I et stort antal høringssvar ønskes det, at der undersøges en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen, som efter mange borgeres mening vil løse de nuværende og forventede kommende trængselsproblemer. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse. Flere mener i forlængelse heraf, at nye boligområder både nord og syd for fjorden vil medføre øget trafik, som med fordel kan føres via en udvidelse af den

eksisterende forbindelse fremfor yderligere at belaste trafikårerne på tværs af Aalborg. På baggrund heraf efterspørger flere borgere en særlig VVM-undersøgelse for en østlig forbindelse, og mange udtrykker utilfredshed med, at den opdaterede VVM-undersøgelse ikke inkluderer en østlig forbindelse.

…

Vejdirektoratets bemærkninger

En nærmere vurdering af såvel nye vejprojekter som kollektive alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Det gælder ligeledes forslaget om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen. Hvad angår sidstnævnte, så blev der i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse i 2011 fremsendt et borgerforslag kaldet 'Den Bedste Vej'. Det var tænkt som et billigt alternativ til Vejdirektoratets forslag til udbygning af E45 (som i VVM-undersøgelsen blev kaldt Østforbindelsen).

Hovedelementet i 'Den Bedste Vej' - benævnt Elbtunnelløsningen - omfattede etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVM-undersøgelsen med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det eksisterende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør.

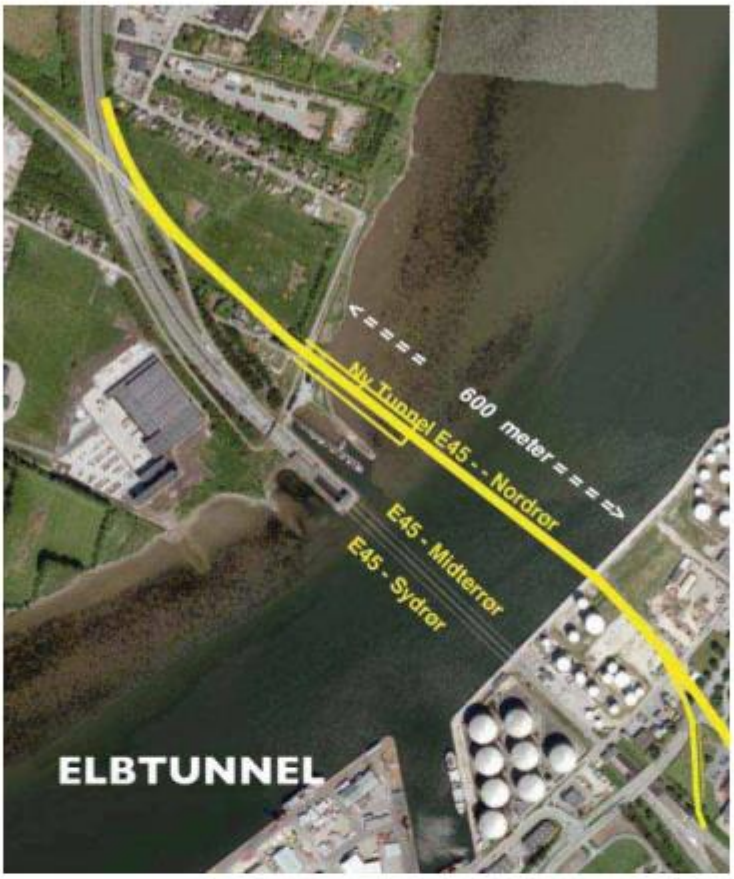
Vejdirektoratet foretog en skitsemæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelløsning ville være ca. 6-9 år efter 2020. Vejdirektoratet anså på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en begrænset restkapacitet. Med andre ord vurderede Vejdirektoratet, at forslaget ikke var en tilstrækkelig fremtidssikret løsning.

Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet fastholdt på den baggrund vurderingen af, at der ville være behov for at udbygge E45 med ekstra spor både syd og nord for Limfjorden.

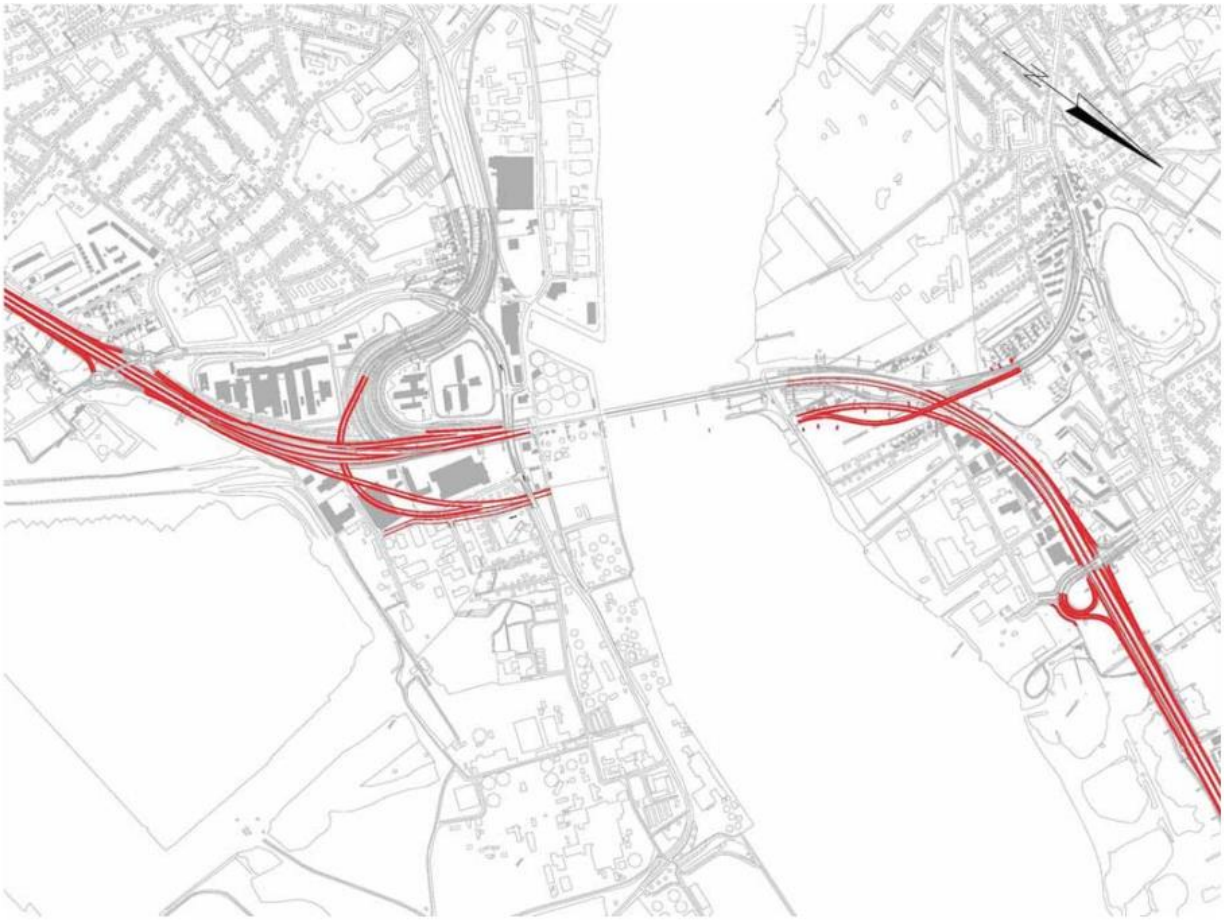
Det er endvidere blevet endnu tydeligere end i 2011-undersøgelsen, at bedre fremkommelighed forudsætter en udbygning af hele korridoren omkring Aalborg, idet Limfjordstunnelen ikke er eneste begrænsende faktor for trafikafviklingen. Trafikafviklingen i korridoren er i høj grad begrænset ved sammenfletning af E39 og E45 ved motorvejskryds Vendsyssel samt af de øvrige E45-tilslutningsanlægs indflettende trafikstrømme."

Visualisering af Den Bedste Vejs forslag ved Limfjordstunnelen



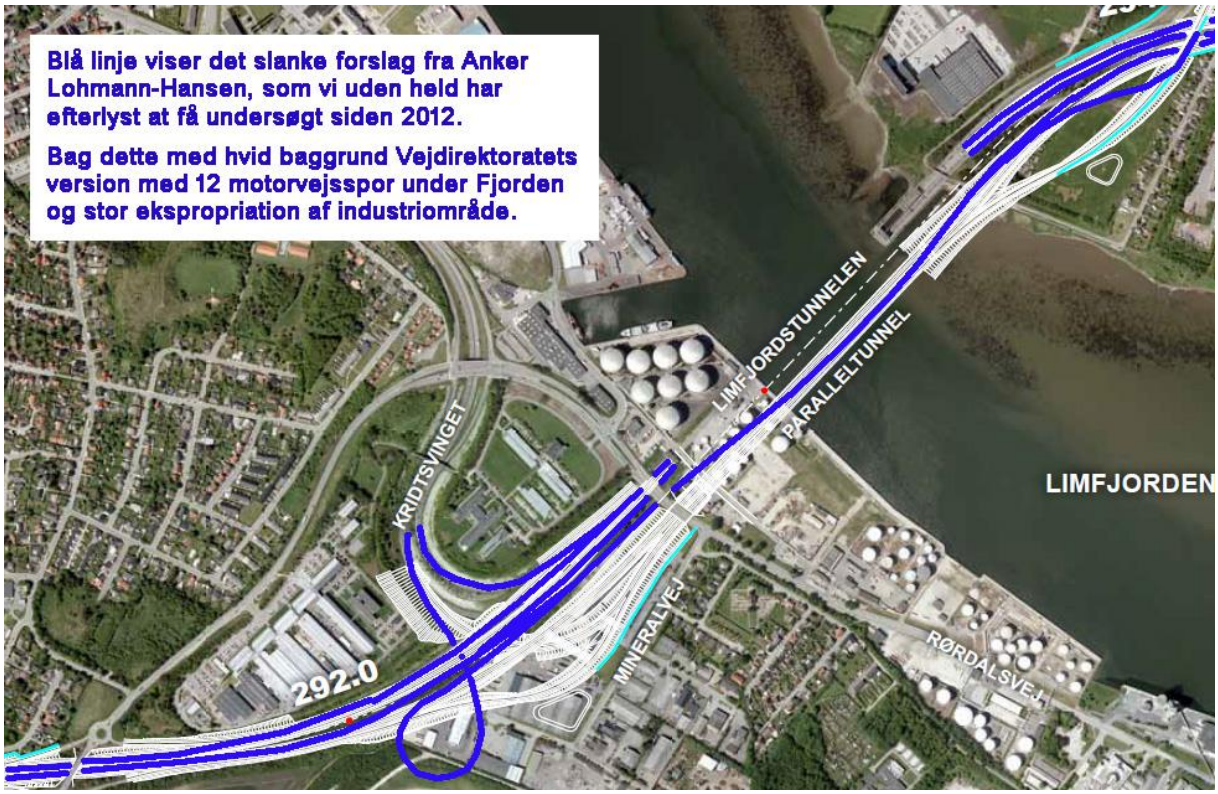


Efterfølgende skitse er medtaget bagest i VVM 2011 høringsnotatet uden titel, men dette er sandsynligvis Vejdirektoratets skitse til løsning med et enkelt rør.



Forslaget med 12 kørespor under Fjorden som indgår i VVM 2011.




Blå linje viser det slanke forslag fra Anker Lohmann-Hansen, som vi uden held har efterlyst at få undersøgt siden 2012.
Bag dette med hvid baggrund Vejdirektoratets version med 12 motorvejsspor under Fjorden og stor ekspropriation af industriområde.
LIMFJORDSTUNNELEN
PARALLELTUNNEL
KRIDTSVINGET
LIMFJORDEN
MINERALVEJ
RØRDALSVEJ
292.0

Marlene Wind. Professor i statskundskab, leder af Center for Europæisk Politik ved Institut for Statskundskab ved Københavns Universitet.

Ekspert i domstole, forfatninger, EU, demokrati-teori og har studeret det danske demokrati i over 20 år.

Podcastserie om det danske demokrati. 25 episoder med 10 professorer, eksperter og fagfolk. Herunder 3 podcast med Marlene Wind om det danske Magtens tredeling. Retsstatens og borgernes risici og sikkerhed. Høres her: Stemman Podcast / https://app.stemman.dk/demokrati

I denne podcast fortæller Marlene Wind om magtens tredeling. Og om de skred, der er ved at ske med retsstaten, som koster borgernes deres retssikkerhed, og hvordan vores demokrati kan ødelægges indefra ogelt på demokratis vis.

Mens resten af Europa lærte af 2. verdenskrig, så fik krigen og dens rædsler ikke Danmark til at ændre demokrati-opfattelse.

Dertil kommer, at der tilsyneladende er en udbredt uvilje mod at tage en retsstats diskussion i Danmark. Også selvom fx forringelse af offentlighedsloven blandt andet et meget godt eksempel på, at staten sorterer i, hvad vi som borgere skal vide noget om.

I forhold til EU er det fx meget uforståeligt, hvor meget staten har gjort det umuligt for borgerne at få indsigt i statens beslutninger.

Endelig advarer Marlene Wind imod en retorik, hvor man skaber frygt hos befolkningen. Hun finder det meget, meget skræmmende, når politikere begynder at bruge frygten som et våben til at lave tiltag.

Under Corona var der enkelte, der begyndte at sætte spørgsmålstegn ved den altfavnende stat og statsminister, som stillede sig op på nationalt tv og gjorde folk rigtig, rigtig bange og tog deres frihedsrettigheder fra dem. En debat der tilsyneladende hurtigt bliver slået ned.

Imidlertid finders der allerede i dag demokratier inden for EU's grænser, som bruger de demokratiske institutioner til at underminere demokratiet selv. Marlene Wind ser også tegn på, at det sker i Danmark.

Derfor er det nødvendigt at have nogle helt andre måder at håndtere konflikter på, og hvor man er meget mere obs på at være vagthund og kritisk overfor det siddende flertal, mener hun.

En forfatningsdomstol i lighed med den fx Tyskland har, kan fungere som en uvildig modvægt til statsmagten, og som beskytter borgerne mod overgreb.

Marlene Wind henviser i podcasten til sin artikel, som hun har skrevet sammen med professor og historiker Tim Knudsen "Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europaretten", som indgår i borgen: Danmark og EU gennem 50 år – der er udkommet på forlaget DJØF.

-- AKT 311289 -- BILAG 503 -- [Retssikkerhed] --

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dette høringssvar er sendt til
trm@trm.dk og
arp@trm.dk

7. januar 2024

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Offentlighedsrådgiver
Oluf Jørgensen

Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm

Lovforslagets linjeføring vil have væsentlige negative konsekvenser. Store dele af strækningen går gennem naturområder og påvirker bl.a. særligt beskyttede grundvandsressourcer, Limfjordens tilstand og det unikke rige fugleliv ved Egholm.

Desto mere alvorligt og kritisabelt er det, at forslaget til anlægslov undergraver retssikkerheden (se afsnit 1), at hensynet til offentlighed er tilsidesat i høringsfasen (se afsnit 2), og at linjeføringen foreslås uden grundig undersøgelse af relevante alternative linjeføringer (se afsnit 3).

1. Lovforslaget undergraver retssikkerheden

Lovforslaget tilsidesætter en række vigtige lovregler for beskyttelse af natur, miljø, fredninger og fortidsminder jf. § 5, stk. 1 og 2 (se pkt. 1.1). Desuden ophæver det borgernes normale adgang til klage og tilsyn jf. § 6, stk. 1, 2, 4 og 6 (se pkt. 1.2). Endvidere bemyndiger lovforslaget transportministeren til at overtage andre myndigheders kompetence i sager (call in), der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3 (se pkt. 1.3).

1.1 Lovforslaget § 5 tilsidesætter beskyttelsesregler

Lovforslagets § 5 betyder, at en række myndigheders kompetence bliver ophævet i forhold til anlægsprojektet. Ifølge lovforslagets bemærkninger bliver det overladt til Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at varetage planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige

hensyn, der normalt varetages af myndigheder med særlig kompetence på de enkelte områder (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

Lovforslagets bemærkninger til § 5 (side 115 – 120) indeholder eksempler på ophævelsen af faglige kompetencer bl.a.:

> *"Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for strand-, sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15-17."*
>
> *"Herudover fraviges bestemmelserne i skovlovens §§ 8-13 og 26-28 om fredskovspligt og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Det betyder, at der ikke vil være begrænsninger i adgangen til at foretage nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet."…*
>
> *"Det forslås endeligt, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder."*

Citaterne ovenfor er blot nogle få eksempler på de kompetencefratagelser, der følger af lovforslagets § 5. Der er en række andre eksempler i bemærkninger til § 5, og det fremgår klart, at magten skal samles hos Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

1.2 Lovforslaget § 6 ophæver klageadgang

Efter gældende ret kan borgere, der har en retlig interesse, klage over kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser til en anden myndighed (administrativ rekurs). Lovforslagets § 6 ophæver borgernes klageret i forhold til en række afgørelser, der vil blive truffet for at realisere motorvejsprojektet.

Lovforslagets bemærkninger til § 6 (side 120 – 124) indeholder en række beskrivelser af konsekvenser (citater nedenfor er uddrag):

> *"Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, kystbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer, lov om vandplanlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2."*
> (Ifølge stk. 2. kan borgere i stedet klage til transportministeren)

"Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 6, stk. 2."

Lovforslagets § 6, stk. 6 indebærer:

"at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af eksempelvis reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 om offentlighed i forvaltningen."

Ophævelsen af klageadgange begrundes med hensyn til anlægsprojektets fremdrift:

"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet. …. Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed." (Lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

1.3 Lovforslaget § 6, stk. 3 bemyndiger til magtkoncentration

Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3.

"Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet." (Lovforslagets bemærkninger side 124 til § 6).

1.4 Retssikkerheden bliver undergravet ved lovforslagets tilsidesættelse af beskyttelsesregler, ophævelse af klageadgang og bemyndigelse til magtkoncentration hos anlægsmyndigheder

En lang række love placerer kompetencer hos myndigheder, der har særlig faglig indsigt på de enkelte forvaltningsområder. Lovforslagets § 5 og 6 tilsidesætter de sædvanlige retsprincipper om fordeling og adskillelse af myndighedsfunktioner og ophæver klageadgange.

Magten bliver samlet hos Transportministeriet og Vejdirektoratet, der som anlægsmyndigheder har særlige interesser i motorvejsprojektets fremdrift. Forslaget til anlægslov vil dermed undergrave borgernes retssikkerhed. Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter.

2. Alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed

Lovforslaget er bl.a. baseret på en supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdet af firmaet Sweco, der blev udpeget til opgaven af Vejdirektoratet. Vejdirektoratets høring om miljøkonsekvensrapporten sker samtidig med Transportministeriets høring om lovforslaget.

Det er vigtigt at kende grundlaget for Sweco's undersøgelser, analyser og vurderinger, men det har ikke været muligt at opnår indsigt heri for Borgerbevægelsen under høringsfasen. Vejdirektoratet har udskudt aktindsigt i den kommunikation, der har været mellem direktoratet og Sweco om metoder og vurderingskriterier m.v., og Transportministeriet har udskudt behandlingen af klagesagen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed.

Borgerbevægelsen anmodede 9. oktober 2023 om

> *"aktindsigt i dokumenter og oplysninger, som Vejdirektoratet har udarbejdet, videregivet eller modtaget vedrørende de supplerende undersøgelser og vurderinger af motorvejsprojektet. Tidsperioden afgrænses fra 1. januar 2022 til og med dags dato. Aktlisten(er) ønskes medsendt."*

Vejdirektoratet afslog 17. oktober aktindsigt

> "*for så vidt angår dokumenter og oplysninger om resultaterne af undersøgelser og vurdering af miljøkonsekvenser. Begrundelsen herfor er, at der er tale om løbende arbejdsdokumenter, som ikke foreligger i endelig form."*

Borgerbevægelsen klagede over afslaget 18. oktober og pointerede:

> "*Vejdirektoratets kommunikation med Sweco i forbindelse med udarbejdelse og rapportering om resultater og vurderinger kan ikke tilbageholdes som intern eller af hensyn til planlægning jf. FOB 1987.54."*

Vejdirektoratet afviste igen aktindsigt 6. november. Denne gang med henvisning til, at undtagelsen for lovgivningssager giver mulighed for at udsætte aktindsigt til lovforslaget bliver fremsat i Folketinget.

Borgerbevægelsen klagede 15. november til Transportministeriet over Vejdirektoratets gentagne afvisninger og pointerede, at retten til aktindsigt må omfatte foreløbige resultater og vurderinger, der er udvekslet vedrørende undersøgelser. Med hensyn til frister for sagsbehandlingen skrev Borgerbevægelsen:

”Sagen hører både under offentlighedsloven fra 2013 og miljøoplysningsloven, og ved konkrete problemstillinger, skal anvendes den lov, der giver den bedste retsstilling for borgerne. På dette punkt er det fristerne i § 37 i offentlighedsloven fra 2013.”

Transportministeriet meddelte 17. november, at klagen blev sendt tilbage til Vejdirektoratet med en frist på 3 uger til direktoratets behandling. Borgerbevægelsen modtog 12. december besked fra Transportministeriet om, at klagen var kommet retur fra Vejdirektoratet 6. december, og at ministeriet ville gå i gang med behandling af sagen *”hurtigst muligt”.*

Den 7. december 2023 blev den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til anlægslov sendt i høring med 11. januar 2024 som frist for bemærkninger.

Borgerbevægelsen anmodede 12. december 2023 Transportministeriet om hastebehandling af klagen af hensyn til den offentlige høring. Borgerbevægelsen har desuden 15. december og 18. december anmodet om forlængelse af høringsperioden, men anmodningen blev 20. december afvist af både Vejdirektoratet og Transportministeriet. Aalborg Kommune og Miljøministeriet, der også anmodede om fristforlængelse fik tilsvarende afvisning.

Transportministeriet har 4. januar 2024 meddelt Borgerbevægelsen, at

”det ikke er muligt at behandle din klage inden for tyve arbejdsdage efter modtagelsen. Ministeriet forventer at kunne færdigbehandle din klagesag senest den 18. januar 2024. Ministeriets manglende mulighed for at afgøre din klagesag inden for fristen skyldes behandlingen af andre aktindsigtssager og klagesager om aktindsigt, der er modtaget før din klagesag.”

Aktindsigten handler ikke om det lovgivningspolitiske arbejde - den handler om det faglige grundlag for undersøgelser og vurderinger af miljøkonsekvenser. Miljøoplysningsloven stiller krav om restriktiv tolkning af undtagelser og hensyn til offentlighedens interesser i konkrete sager. Udsættelsen af aktindsigt forhindrer offentligheden i at få indsigt i oplysninger, der er udvekslet mellem Vejdirektoratet og Sweco om metoder ved undersøgelser og forudsætninger for analyser og vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

Aktindsigt skal gives tidligst muligt for at leve op til miljøoplysningsreglernes formål. Anmodningen om aktindsigt blev fremsendt den 9. oktober 2023. VVM-høringen startede 7. december næsten 2 måneder efter Borgerbevægelsens første anmodning om aktindsigt. Høringen afsluttes 11. januar 2024. Til trods for det særlige behov for oplysninger til brug for høringen har Vejdirektoratet og Transportministeriets håndtering af sagen forsinket aktindsigt.

Med Transportministeriets seneste melding, står det klart, at ministeriet først tager stilling til klagesagen efter høringsfristens udløb, og mere end 3 måneder efter Borgerbevægelsens anmodning om aktindsigt.

Vejdirektoratet og Transportministeriets langtrukne håndtering af klagen betyder, at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed, der skal tillægges stor vægt ifølge

miljøoplysningsloven, EU-direktivet om offentlig adgang til miljøoplysninger, Aarhuskonventionen, miljøvurderingsloven og VVM-direktivet.

3. Relevante, alternative linjeføringer er ikke undersøgt

Den valgte linjeføring over Egholm, som lovforslaget handler om, vil have væsentlige negative konsekvenser for natur og miljø, og den løser ikke de trafikale problemer ved Limfjordstunnelsen.

> *"I modsætning til en eventuel udbygning af E 45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden."*

Denne påstand, der står i lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1, holder ikke.

Vejdirektoratets seneste beregninger over trafiktal viser, at der må forventes 80.900 biler i Limfjordstunnelen på hverdage efter åbning af den nye forbindelse. Det vil sige, at Vejdirektoratets kapacitetsgrænse for tunnelen, som er 80.000 køretøjer pr. dag, vil blive overskredet, og der vil fortsat være lange køer i myldretiden. Egholmforbindelsen vil således ikke løse den opgave, der er grundlag for anlægsloven.

Det er en alvorlig fejltagelse, hvis Folketinget vedtager forslaget til anlægslov uden grundige undersøgelser af relevante alternative løsninger på trafikproblemerne.

> *"Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årrække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes gangbare alternative linjeføringer til Egholmlinjen"* (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1).

De undersøgelser af alternativer, Vejdirektoratet henviser til, er lavet for mange år siden og omfattede ikke de mest relevante alternative løsninger.

To relevante, alternative løsninger er ikke blevet undersøgt. Disse alternativer har været skitseret i flere år og vil blive nærmere beskrevet i et høringssvar af Borgerbevægelsens talsperson lektor emeritus Kaj A. Jørgensen.

Begge alternativer omfatter et ekstra tunnelrør tæt på Limfjordstunnelen. Det ene forslag består af et tresporet tunnelrør lige øst for den nuværende tunnel. Den ekstra kapacitet kan i myldretiden om morgenen bruges til trafikken fra nord, og i myldretiden om eftermiddagen til trafikken fra syd. Det andet forslag består af en tresporet tunnel vest for nuværende tunnel, der kan give en ny og lettere forbindelse fra E 45 til Aalborg Centrum.

Fælles for de to alternativer er udvidelser af E 45 nord og syd for fjorden. Desuden foreslås to nye vejstrækninger. Det ene er en ny motortrafikvej i stedet for "Høvejen" til trafikken fra Jammerbugt Kommune (og andre vestlige områder) til E 39 og E 45. Syd for fjorden anlægges en ny forbindelse fra E 45 til "City Syd".

Ifølge lovforslagets bemærkninger er

> *"vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen (….)"* (pkt. 3.4.2.1).

Lovforslaget er baseret på helt udokumenterede påstande om, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der findes som nævnt to alternativer, der med stor sandsynlighed vil give bedre løsninger på de trafikale problemer. De negative virkninger på natur og miljø vil være væsentligt mindre ved anlæg og drift af et af alternativerne end ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen.

Alternativerne vil tilmed være væsentligt billigere og vil derfor ikke kræve medfinansiering fra Aalborg Kommune. Motorveje er statsveje og bliver normalt finansieret fuldt ud af staten. Det er besynderligt, at forslaget indeholder krav om medfinansiering fra Aalborg Kommune jf. § 11, som dermed bliver presset til ekstra besparelser på kommunale opgaver.

Den statslige besparelse ved at vælge et af alternativerne kan anvendes til andre forbedringer. Der er brug for bedre støjafskærmning af boligområder tæt på E45. Desuden er det vigtigt at sikre, at den planlagte elektrificering af jernbanenettet også kommer til at omfatte strækningerne nord for Limfjorden. Elektrificering af jernbanenettet i Vendsyssel vil sikre sammenhæng med jernbanenettet i andre dele af Danmark og Europa og have stor betydning for både passagerer og virksomheders godstransport. Skift fra dieseltog til eltog vil:

> "*reducere CO2-udledningen, forbedre miljø og biodiversitet langs banen, give kortere rejsetider, mindre støj og partikelforurening på stationer og langs banen og mere stabil drift* (Banedanmark om elektrificeringsprogrammet).

Som grundlag for Folketingets beslutninger er det vigtigt at få vurderet samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af de oven for nævnte relevante og brugbare alternativer. Det er afgørende for at sikre Folketinget et sagligt beslutningsgrundlag, der kan opfylde retskravene.

De alternativer til Egholmforbindelsen, der blev undersøgt tilbage i tid, blev ikke undersøgt med sigte på at vurdere om de udgør brugbare alternativer til Egholmlinjen, men som skitseprojekter for at afklare hvilke løsninger, der da var ønskelige for et politisk flertal. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed, men af politiske grunde og på et løst fagligt grundlag.

Der mangler således en undersøgelse af brugbare alternativer, der både kan løse de trafikale problemer og overholde EU's miljødirektiver vedrørende blandt andet vand, habitater og fugle. Anlægsloven kan ophæve danske regler, men kan ikke ophæve EU-retten, og transportministeren og Folketinget er ansvarlige for, at direktiver om beskyttelse af grundvand, vandområder, natur og miljø bliver overholdt i forbindelse med anlægsprojektet.

Det vil være meget alvorligt, hvis den politiske beslutning om linjeføring bliver truffet uden grundig undersøgelse af relevante, alternative muligheder. Dermed overtrædes retskravet om undersøgelse af alternativer, der fremgår af både VVM-direktiv og vejloven § 17 g, stk. 2, nr. 4.

På vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen

Oluf Jørgensen
Offentlighedsrådgiver,
fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og
forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole

Kritik: Egholm-projektets lovovertrædelser og myndighedsmisbrug er brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Helt konkret er beslutningen om at lave undtagelser for at anlægge en motorvej over Egholm ulovlig. Begrundelsen om, at der ikke findes fuldgyldige alternativer, er usande.
Forsøg på at anlægge en motorvej over Egholm er en alvorlig krænkelse af EU's habitatdirektiv, som Danmark er forpligtet til at følge.

Der findes fuldgyldige alternativer til projektet, som ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt eller taget i betragtning. At ignorere disse alternativer og fortsætte med et projekt, der indebærer store miljømæssige konsekvenser, herunder ødelæggelse af drikkevandsressourcer og levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, er uansvarligt og i direkte modstrid med EU's naturbeskyttelseslove.

Derudover har projektet en bekymrende indvirkning på folkesundheden, idet projektet vil udsætte op til 26.000 borgere for sundhedsskadelig støj. Denne potentielle sundhedsrisiko synes at være nedtonet i de offentlige diskussioner og rapporter.

Endelig er der alvorlige problemer med den demokratiske proces og offentlig inddragelse. Myndighedernes hastværk i forbindelse med høringsprocessen, hvor berørte myndigheder og borgere kun får 19 dage hen over en højtid som julen til at gennemgå og kommentere på en omfattende rapport på 1811 sider, er ikke i tråd med principperne for åben og retfærdig offentlig inddragelse.

Den korte frist for offentlig høring og den overvældende mængde af dokumentation, der skal gennemgås, synes at være en bevidst strategi for at minimere kritik og inddragelse. Dette er ikke blot uetisk, men direkte i modstrid med principperne om åben og retfærdig demokratisk inddragelse.
En sådan fremgangsmåde er et klart tegn på myndighedsmisbrug, hvor magten anvendes til at fremme en bestemt dagsorden på bekostning af offentlighedens interesser og rettigheder.

I Egholm-motorvejssagen synes beslutningstagernes flertal at have misbrugt sin magtposition til at fremme et projekt, der er fyldt med kontroverser og potentielle overtrædelser af både national og EU-lovgivning. Denne fremfærd er ikke blot et spørgsmål om lovlighed, men også om moral og etik. Når flertallet ignorerer legitim kritik og afviser alternative løsninger, udøves magt ikke længere til folkets bedste, men snarere til fordel for en snæver politisk interesse.

Det er bekymrende, at politikerne synes at overse eller ignorerer vigtige miljømæssige og juridiske aspekter i deres beslutninger, når de fremmer et projekt, der overtræder EU's Habitatsdirektiv, tilsidesætter fakta, miljøpåvirkninger og ignorerer bæredygtige alternativer.
På den måde misbruger politikerne deres myndighed og folkets tillid. Dette er et klart eksempel på, hvordan politiske agendaer kan trumfe faglig ekspertise og offentlige interesser.

Demokrati bygger på principper om åbenhed, ansvarlighed og retssikkerhed. Politikernes rolle er ikke blot at træffe beslutninger, men at sikre, at disse beslutninger respekterer borgernes

rettigheder, miljøet og den offentlige sundhed. I et sundt demokrati skal beslutningstagere lytte til og inddrage borgerne, især i spørgsmål, der påvirker deres daglige liv og fremtid. At underminere denne proces skaber en kløft mellem borgere og de myndigheder, der er sat til at tjene dem.

Den manglende inddragelse af Miljøstyrelsen og andre relevante myndigheder, samt den begrænsede offentlige inddragelse, rejser alvorlige spørgsmål om projektets gennemsigtighed og lovlighed. Det forekommer at være et klart brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Det er afgørende, at vi i beslutningsprocesser vægter miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske overvejelser lige så højt som økonomiske og udviklingsmæssige argumenter. Udvikling bør ikke ske på bekostning af miljøet, folkesundheden, og loven.

De berørte mennesker og dyr har krav på en omvurdering af projektet med fuld hensyntagen til dets miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske implikationer og en mere inkluderende og gennemsigtig beslutningsproces.

Marlene Wind, professor i statskundskab, leder af Center for Europæisk Politik ved Institut for Statskundskab ved Københavns Universitet og ekspert i domstole, forfatninger, EU, demokrati-teori og det danske demokrati advarer netop om flertalsvælde og de skred, der er ved at ske med retsstaten, som koster borgerne vores retssikkerhedL. yt til podcast her:
https://app.stemman.dk/demokrati
Eller læs: Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europaretten

Et eksempel på at magtvælde søges gennemtrumfet omkring den 3. Limfjordsforbindelse illustrerer Oluf Jørgensen, Offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole i sit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen (vedhæftet).

Heri beskrives hvordan forslag til anlægsloven reducerer borgernes retssikkerhed betydeligt, tilsidesætter beskyttelsesregler, ophæver klagegang, centrerer magten hos anlægsmyndighederne, eliminerer offentlig høring og aktindsigt, og fuldstændig underminerer principperne om funktionsadskillelse og kan føre til habilitetskonflikter underbygget af en uforståelig modvilje til at undersøge alternativer, der i højere grad beskytter miljø og mennesker.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: dyssen15@gmail.com (dyssen15@gmail.com)
Titel: 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 08:49

Kære rette vedkommende,

En 3. limfjordsforbindelse er (udover at være unødvendig) ufornuftig og uforsvarlig af rigtig mange miljømæssige og kulturelle årsager, som allerede er oplistet meget fint flere steder, som her:

- Miljø m.m.: https://nordjyske.dk/debat/her-er-24-argumenter-mod-en-motorvej-hen-over-egholm/b665d284-5958-42bc-b782-9c43ff6275da
- Kultur: https://www.information.dk/debat/2022/07/egholmforbindelsen-kun-klimamaessig-ogsaa-kulturel-katastrofe

Mit håb som borger er, at man vil handle tidssvarende og forsvarligt i sagen og skrinlægge projektet.

Med venlig hilsen,
Annemette Wodschow Larsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bergmann Villadsen (trine.19@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov, Egholmmotorvejen
Sendt: 08-01-2024 07:42

Jeg, Trine Bergmann Villadsen, fremsætter hermed mine indsigelser mod udkastet til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler oprettelsen af en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Jeg er særligt bekymret over undladelsen af brugbare alternativer til Egholmforbindelsen og de negative konsekvenser for det nærliggende Natura 2000-område, herunder oddernes leveområder og drikkevandsboringer i området. Dispensationen til at jage oddere væk er ikke blot bekymrende, men også etisk uacceptabelt.

Det er dybt uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der dokumenterbart er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Adskillige velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag. En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé vil påvirke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst, giver det absolut ingen mening at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser. Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere. Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op imod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m. Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring.

De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen. Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet. På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg er klar over, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må Folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Jeg er en af mange nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Med venlig hilsen

Trine Bergmann Villadsen
Borger i Aalborg Kommune
Løvstikkevej 25, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ida Marie Haslev (ida.marie.haslev@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 07:24
Bilag: GeoHav, Høringssvar - Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger.pdf;

Til Transportministeren

Det giver ingen mening at anlægge en ny vej, der ikke vil have tilstrækkelig effekt på trafikken, som vil være en omvej for de fleste, som vil ødelægge et vigtigt økologisk område, ødelægge et vigtigt rekreativt område, og som størstedelen af lokalbefolkningen (dvs. de fremtidige brugere) er imod.

Dertil er de politiske processer, der ligger bag, stærkt kritisable.
Jeg refererer her et tidligere høringssvar, der gennemgår de politiske aspekt, og vedhæfter en grundig gennemgang fra tænketanken GeoHav.
Men mest af alt, kan jeg simpelthen ikke forstå, at politikere tilsyneladende ikke tager imod naturvidenskabeligt fakta. Hvorfor preller det sådan af på jer?
Gør det bedre.
mvh Ida

Det er komplet uforståeligt, at folketinget, transportministeriet og andre statslige - og i øvrigt også lokale - myndigheder på uansvarlig vis dumstædigt fremturer med et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er lodret imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde.

Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 24%.
For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune desværre at bakke op om, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdspladser. Men beslutningen om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer.
Det er fuldkommen ubegribeligt - sådan helt objektivt set.

Det foreslåede Egholm-motorvejstracé er påviseligt ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel ved E45. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser.
Forslaget om en 3. Limfjordsforbindelse ved Hasseris/Egholm/Nørresundby rummer mange negative konsekvenser primært i form af skadelig støj, der rammer titusindvis af mennesker, samt andre negative konsekvenser omkring miljø, asbestforurening, CO2-udledning, natur, truede dyrearter, drikkevand, rekreation og byliv. Det er bivirkninger, som jeg ved er grundigt dokumenteret i andre indsigelser, hvorfor jeg vil udelade gentagelserne her.
Anlæggelse af en Egholm-forbindelse vil imidlertid være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.
Nærværende indsigelse baseres på, at forslaget om 3. Limfjordforbindelse dels bygger på mangelfuld planlægning – dvs. et dårligt, ufuldstændigt beslutningsgrundlag – og dels det forhold, at den gennemførte VVM-proces er behæftet med graverende retlige fejl. De to forhold hænger tilmed sammen.
DEN MANGELFULDE PLANLÆGNING beror primært på, at Staten (ved Vejdirektoratet) allerede ved fremlæggelsen af VVM-rapporten i 2011 fik projektet kørt fuldstændig af sporet. Det skete ved, at man ved behændigt trylleri fik gjort alternativet til Egholm-forbindelsen, nemlig udbygningen af tunnelforbindelsen ved E45, unødigt meget dyrere. Man fremlagde ud af det blå pludselig et helt nyt tunnelprojekt, hvor der skulle etableres hele to nye tunnelrør med i alt seks nye motorvejsspor. Altså en fordobling af kapaciteten af

den eksisterende E45-tunnel: Seks nye spor vil aflaste den eksisterende E45-tunnel 100%. Tre nye spor aflaster 50%. Egholmforbindelsen aflaster ifølge VVM-undersøgelsen kun 24%. Det er jo tal, der bør vække undren. Og fornyet aktion.
Trylleriet bestod i, at man aldrig tidligere havde diskuteret dette sekssporede, flotte og også meget mere omkostningskrævende projekt, idet man frem til 2011-forslaget alene havde drøftet et alternativ med eet nyt rør med tre spor. Men trylleriet gjorde jo, at Egholmforbindelsen i dette lys samlet blev fremstillet som et bedre alternativ. Efterfølgende har al planlægning ulykkeligvis drejet sig om denne forbindelse. Denne kæmpefejl – eller var det i virkeligheden en bevidst manipulation med befolkningen og politikerne? - tror jeg desværre, mange politikere har overset og/eller slet ikke ønsker at erindre. Og de folketingspolitikere, som i trafikforliget for nogle år siden har peget på Egholmforbindelsen, aner næppe noget som helst om dette. Hvorfra skulle de have deres viden, når der fifles med datagrundlaget?
Det kan dokumenteres, at der blev indsendt indsigelser mod dette udemokratiske trylleri allerede i 2011, men ingen ansvarlige har reageret herpå. Det er en kæmpefejl - en demokratisk skandale.
Konsekvensen har været, at de "ansvarlige" politikere, ministerier og styrelser m.fl. efterfølgende har opereret på et mangelfuldt plangrundlag - måske ligefrem et manipuleret grundlag - idet der aldrig er blevet foretaget en reel VVM-vurdering af det østlige alternativ holdt op mod den foreslåede Egholm-linje. Det er her, det dumstædige aspekt træder frem.
Allerede ved VVM-processen i 2021 blev dette forhold – at der stadig mangler en opdateret VVM-undersøgelse af øst-forbindelsen med de tre spor – fremhævet i mange af de indsigelser, der blev indsendt, herunder min egen. Herved bryder man hele ideen med VVM-undersøgelser, hvor de reelle alternativer netop skal opvejes imod hinanden. Og så når vi frem til det forhold, som decideret er ulovligt, nemlig de retlige fejl, som er begået af Trafikministeriet/Vejdirektoratet i forbindelse med VVM og anlægslov.
DE RETLIGE FEJL. Miljøkonsekvensrapporten (VVM) oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Det er som beskrevet ovenfor faktisk ikke noget, som nogen ved noget som helst om, al den stund at det aldrig er undersøgt korrekt. Møjsommeligt beskrives i materialet en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Dette er samtidig begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges, selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.
Vejdirektoratet oplyser imidlertid IKKE, at de alternativer, der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.
EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt, fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet – og dygtigt udført trylleri.
I øvrigt bemærkes, at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først i 2016 blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.
EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det, der skal anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det korrekte juridiske sigte. Det er IKKE blevet vurderet, om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grove briller, og er af alle mulige andre politiske grunde blevet fravalgt.
Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Dvs. usagligt.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af, om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Det er nemt at forstå, at mange mennesker i og omkring Aalborg har mistet en stor del af tilliden til både folketing, planmyndigheder og ministerier, når det er så godt som umuligt, at få reel kritik af eksisterende planer og lovforslag taget alvorligt. Kritik fejes af banen med underlødige og ulovlige argumenter. Ses på beslutningsprocessen vedr. Egholmlinjen, er det i al fald ikke saglige og betænksomme hensyn, der har præget statens/regeringens fremdrift af projektet - hverken i forhold til miljøer, drikkevand eller støj.

Den lovstridige og udemokratiske tilgang er i samme ånd videreført med udmeldingen om en reduceret høringsfrist for såvel den aktuelle supplerende VVM og for lovforslaget. Trods flere henvendelser fra flere sider herom har Transportministeriet/Vejdirektoratet formelt afvist at give de 8 ugers høringsfrist, som loven foreskriver. Argumentet er noget i retning af, at "ministeriet i så fald ikke kan nå at få lovforslaget fremlagt som forudsat i regeringens lovprogram". Det er jo en fuldkommen uhørt, uanstændig, udemokratisk og tillige lovstridig argumentation.

.

Endelig er det retligt stærkt kritisabelt, at de statslige myndigheder konsekvent i både 2021 og 2023 nægter at inddrage det helt faktuelle forhold, at der siden det famøse trylleri i 2011 blandt andet er udbygget et helt nyt boligområde, Sofiendals Enge, med flere tusinde beboere tæt op af det fremlagte tracé-forslag. Herved undgår man behændigt blandt andet tage stilling til blandt andet de alvorlige støjgener, som disse beboere reelt vil blive udsat for. Man kan kritisere Aalborg Kommune for at lade private projektudviklere få lov til at udbygge dette område tæt op ad en måske kommende motorvej. Men sket er sket, og dette faktum blev også fremhævet ved VVM-indsigelser i 2021 – dog igen uden konsekvens for myndighedernes ageren i forhold til 2023-materialet. Myndighederne henholder sig øjensynligt til, at byggeri og planlægning realiseret efter 2014 ikke medtages i VVM-grundlaget. Det er ikke i orden.

Støjproblematikken er i øvrigt meget stedmoderligt behandlet i VVM. Det nuværende Egholm-alternativ er således for lavt sat i anlægsøkonomi, da man ikke indregner alle de støjreduktionstiltag, som er helt nødvendige for at man ikke vil få etableret et nyt støjhelvede omkring Aalborg / Nørresundby (og altså ikke bare ved Sofiendals Enge), som i forvejen er én af de mest støjplagede byer i Europa. Men yderligere omkostninger til projektet vil selvfølgelig blot reducere den i forvejen minimale samfundsmæssige forrentning yderligere, så her forstår man sagtens de "dumstædiges" interesse i at bortlede opmærksomheden fra problemet.

En afsluttende bemærkning skal gælde forholdet omkring den øst-vest gående trafik (eller omvendt) både på Aalborg og Nørresundbysiden, særligt når der efter åbningen af en eventuel Egholmlinje opstår problemer i E45-tunellen. Det er et faktum, at Aalborg/Nørresundby lige siden åbningen af tunnelen for 50 år by-, trafik- og støjmæssigt siden har tilrettet sig denne nord-sydgående korridor – på godt og ondt. På samme vis er det et konkret, men overset faktum, at det eksisterende byrafiknet vil få aldeles voldsomme problemer med at afvikle den nye tværgående trafik, der vil blive skabt ved ibrugtagning af en Egholm-forbindelse. Dette ville gælde allerede ved normal trafik, men ved trafikuheld mv. i E45-tunnelen vil der blive kaos på de almindelige små byveje, som aldrig har været tiltænkt denne form for trafik, og som heller ikke kan udbygges til at understøtte dette. Staten/Vejdirektoratet kan jo flot afveje dette aspekt ved at henvise til, at det er et lokalt, kommunalt problem, som Aalborg Kommune må løse. Men for det første har Aalborg Kommune slet ingen aktuel planlægning, der kan understøtte dette scenarie, og for det andet kan det eksisterende gadenet i praksis slet ikke opgraderes hertil.

Men for folk i Aalborg/Nørresundby er det jo et konkret trafikmæssigt og lokaløkonomisk problem, der vil blive påført, hvad enten det er staten eller kommunen, der har ansvaret. Dét er der ikke taget stilling til nogetsteds og det er en kæmpefejl.

Min opfordring er, at der fra politisk og myndighedsmæssig side erklæres en time-out, så de ovenfor påpegede problem kan afdækkes.

HØRINGSSVAR

07. januar 2024
Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.

Dette høringssvar er interaktivt, hvorved eksterne referencer er tilgængelige vha således markerede hyperlinks tilgængelige i fodnoter. Citater er fremhævet som *således*.

Dette høringssvar må deles frit i original og uredigeret form. Enhver deling af dette høringssvar i redigeret form kræver GeoHavs udtrykkelige skriftelige samtykke, i hvilket yderligere retningslinjer for korrekt deling vil fremgå.
GeoHav forbeholder sig retten til at tilbagekalde et sådan givent samtykke, såfremt benyttelsen heraf giver grund til misforståelser i forhold til faktuel korrekt kontekst, eller at delingen på anden vis er tilrettelagt for at skade GeoHavs ry og rygte.
Enhver deling af dette høringssvar på sociale medier forudsættes af, at Tænketanken GeoHav ikke blokeres fra at kunne følge, hvorledes høringssvaret benyttes og/eller debateres.

Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger

GeoHav finder, at vital viden om opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse bevidst er udeladt af også den tredie af Vejdirektoratets VVM-processer for Egholmlinjen som direkte konsekvens af Transportministeriets fravigelse af den på linie 20 - 29 benævnte faste praksis og vurdering, om at det ikke er *departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.*

HØRINGSSVAR

07. januar 2024

Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson

GeoHav har 5. januar 2024 modtaget 4.592 sider korrespondance mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet fra Transportministeriet som følge af aktindsigt i *enhver korrespondance jf. notatpligt om 3. Limfjords-forbindelse Egholmlinjen mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet i perioden 30. april 2021 til dato under inddragelse af samtlige tilhørende bilag*.

Dette omfatter således korrespondancen [1] mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet (i perioden efter afslutningen af den offentlige høring af Rambølls opdaterede VVM/miljøkonsekvensrapport for Egholmlinjen i foråret 2021), hvilken ikke indeholder;

* en orientering til Vejdirektoratet om korrespondance [2] mellem GeoHav og Transportministeriet af 7. juni 2021 vedrørende sagsakterne under journal S 1200-12 [3] samt S 1200-21, hvilke identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for under-søgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse - korrespondance som påviser, at Transportministeriet formentligt i 1988 har oversendt disse sagsakter til Rigsarkivet, hvorefter Transportministeriet *ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse*.

* en orientering til Vejdirektoratet om Transportministeriets redegørelse til GeoHav af 7. februar 2023 om de nærmere omstændigheder omkring ovennævnte oversendelse til Rigsarkivet - en redegørelse [4] hvori Transportministeriet påpeger, at der for de oversendte sagsakter benævnt linie 12 - 15 *er tale om akter af ældre dato*, samt at det endvidere vurderes *ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger. I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem*.

---

[1] Afgørelse om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2023-5401 (ca 158 megabyte)
Transportministeriet 5. januar 2024
https://www.geohav.dk/pdfarchive/859779539998295.pdf

[2] Svar på anmodning om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2021-3957
Transportministeriet 7. juni 2021
Medsendt dette høringssvar

[3] Ministeriet for offentlige arbejder journal S 1200-12 i uddrag (ca. 187 megabyte)
Udleveret i maj 2021 til GeoHav i original fysisk form af anden statslig myndighed
https://geohav.dk/pdfarchive/S1200-12.pdf

[4] Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse, TRM sagsnr.: 2022-6371
Transportministeriet 7. februar 2023
Medsendt dette høringssvar

Det undrer således GeoHav;

* at Transportministeriet i en kontekst, som involverer 3. Limfjords-forbindelse, som benævnt på linie 11 - 19 har kunnet identificere ministeriets egne sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse, uden at en orientering herom til Vejdirektoratet har fundet sted.

* at den massive viden om sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjords-forbindelse, som er tilvejebragt Transportministeriet som følge af GeoHavs henvendelser og særligt Åbent samråd [5] om linjeføring over Egholm i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021, ikke har resulteret i henvendelser til Vejdirektoratet herom, da netop denne viden er årsag til væsentlige *relevante overvejelser*, hvilket Transportministeriet som benævnt på linie 26 - 29 vægter, forud for de offentlige høringer over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse samt den supplerende miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse.

* at Vejdirektoratet som plan- og VVM-myndighed ikke har forespurgt Transportministeriet om sagsakterne eller af egendrift indhentet disse i Rigsarkivet i forbindelse med udarbejdelsen af den supplerende miljø-konsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse, da Vejdirektoratet har haft konkret viden om de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter i kraft af Vejdirektoratets besiddelse [6] af materiale [7], som fyldestgørende gennemgår disse sagsakter, der identificerer opfyld-ninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

Rigsarkivet har 24. juni 2021, 22. september 2021, 8. september 2022 samt senest 29. november 2023 skriftligt [8] overfor GeoHav bekræftet ingen myndigheder eller øvrige relevante aktører har rekvireret og/eller gennemset de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

---

[5] https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

[6] Vejdirektoratets engagement i besvarelse af Samrådsspørgsmål P, VD sagsnr.; 21/12775, doknr.: 21/12775-2 af 16. september 2021

[7] Asbest-notatet
GeoHav 8. juni 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf

[8] Medsendt dette høringssvar

Fra: trm@trm.dk
Emne: Til Tænketanken GeoHav: Vedr. henvendelse om oversendelse af akter til Rigsarkivet (Id nr.: 786412)
Dato: 7. juni 2021 kl. 14.55
Til: Mikkel Martin mikkel@geohav.dk

Kære Mikkel Martin

Tak for din henvendelse af 7. juni 2021.

Som oplyst telefonisk har ministeriet ikke kvitteringer fra Rigsarkivet vedrørende oversendelse af de forespurgte sager. Jeg kan se af ministeriets interne oversigt, at de pågældende sager er oversendt til Rigsarkivet under titlen "Søterritorie 1952-1988". Oversendelsen har derfor formentlig fundet sted i 1988.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at ministeriet ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse. Ministeriet er således ikke i besiddelse af de pågældende akter og kan henvise dig til at søge arkivadgang hos Rigsarkivet som oplyst i ministeriets afgørelse af dags dato.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Mikkel ræv (mikkel@geohav.dk)
Titel: Fra Tænketanken GeoHav vedr. svar på anmodning om aktindsigt
E-mailtitel: Re: Til Tænketanken GeoHav: Svar på anmodning om aktindsigt (Id nr.: 786021)
Sendt: 07-06-2021 11:11

Hej Trine,

Det formodes at Transportministeriet ud fra den stedfundne korrespondance er i besiddelse af dokumentation for at de specifikke sagsakter er videresendt til Rigsarkivet. Denne dokumentation er implicit en del af aktindsigten.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias ræv)
Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

mikkel@geohav.dk
+45 23 32 75 99

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk

GeoHav er en privat og uafhængig tænketank med det ene formål at overvåge den reelle tilstand af Danmarks havmiljø.
GeoHav fungerer således som autonom efterforskningsenhed med visionen om at være Danmarks havmiljøvagthund uafhængigt af Miljøstyrelsen, eventuelle kapitalinteresser og politisk indgriben.

> Den 7. jun. 2021 kl. 09.10 skrev trm@trm.dk:
>
> Kære Mikkel Martin
>
> Jeg har vedhæftet ministeriets afgørelse af dags dato vedrørende din anmodning om aktindsigt af 1. juni 2021.
>
> Med venlig hilsen
>
> Trine Niss Bjørling
> Specialkonsulent
>
> **Transportministeriet**
> Ministry of Transport
> Lovkontoret
> Frederiksholms Kanal 27 F
> DK-1220 København K
>
> ---
>
> **Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)
> **Fra:** Mikkel Martin (mikkel@geohav.dk)
> **Titel:** Aktindsigt - Fra Tænketanken GeoHav, Mikkel Martin vedr. anmodning om aktindsigt i ethvert kendskab TRM måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder
> **E-mailtitel:** Anmodning om aktindsigt
> **Sendt:** 01-06-2021 15:17
>
> Anmodning om aktindsigt er vedhæftet.
> Der er tale om en hastesag.
>
> Bedste hilsener
>
> Mikkel Martin (alias Ræv)
> Senior Researcher
> Tænketanken GeoHav
>
> +45 23 32 75 99
> mikkel@geohav.dk

Transportministeriet

Departementet

Mikkel Martin, mikkel@geohav.dk

7. juni 2021
2021-3957

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Svar på anmodning om aktindsigt

Transportministeriet har modtaget din anmodning af 1. juni 2021 om aktindsigt i ethvert kendskab, som Transportministeriet måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder, jf. Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 og i korrespondance med øvrige aktører og/eller myndigheder, hvori viden om Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 er drøftet eller benævnt.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, hvor ovenstående optræder, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af akter, der er omfattet af din anmodning om aktindsigt.

Ministeriet kan oplyse dig om, at de pågældende akter er afleveret til Rigsarkivet. Du kan derfor søge arkivadgang i dokumenterne hos Rigsarkivet, jf. arkivlovens § 22, stk. 1.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

RIGSARKIVET

Geohav
Att. Mikkel Martin

Dato:	*Journalnummer:*	*Telefon:*	*Vores reference:*	*Deres reference:*
25. juni 2020	*21/29317*	*33 92 33 10*	*AV*	

Aktindsigt

Kære Mikkel Martin

I forlængelse af vores tidligere korrespondance, fremsender jeg hermed Rigsarkivets afgørelse på din forespørgsel om aktindsigt, fremsendt d. 16. juni. Klokken 15.14 Til Rigsarkivet.

Jeg skal først beklage sagsbehandlingstiden. Denne skyldes, at der er foretaget en række tidskrævende opslag og undersøgelser mhp. At identificere oplysninger til brug for besvarelse af sagen.

Jeg har indsat svarene på jeres spørgsmål i kursiv i teksten for din forespørgsel – med blåt.

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952*

- 1988)" med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.

1) Vi ønsker oplyst i enkel listeform om muligt hvilke specifikke akter der

måtte foreligge i følgende pakke- og sagsnumre,

For så vidt som der ønskes oplysning om konkrete sager, afleveret til Rigsarkivet, må Rigsarkivet henvise til, at disse sager bestilles til brug på Rigsarkivets læsesal i København.

2) hvornår disse er tilgået Rigsarkivet

Det er ikke muligt for Rigsarkivet, indenfor hvad der må anses for et rimeligt, samlet tidsforbrug (jf. offentlighedslovens paragraf 9 stik. 2) at fastslå endegyldigt hvornår de pågældende sager er afleveret til Rigsarkivet. Formodningen er dog, at det er sket ca. 2002 og senest i 2004 hvor de nuværende registreringer af materialet er foretaget.

E-MAIL: MAILBOX@SA.DK · HJEMMESIDE: WWW.SA.DK
CVR-NR.: 60208212 · EAN-NR.: 5798000794382

3) samt oplysninger om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre siden arkivering hos Rigsarkivet.

Rigsarkivet er i besiddelse af strukturerede registreringer om bestillinger af arkivmateriale fra 2011 og frem. Der er i perioden fra 2011 og frem ikke registreret nogen bestillinger af de pågældende pakker.

For perioden frem til 2011 har Rigsarkivet ikke strukturerede oplysninger om benyttelsen af de enkelte arkivpakker. Der kan derfor ikke foretages en tilbundsgående afklaring af hvorvidt de pågældende sager har været fremfundet til brug af myndigheder eller andre. Det er endvidere Rigsarkivets vurdering, at selv en undersøgelse af de oplysninger om brug der faktisk er tilgængelige, vil overskride grænserne for et samlet set rimeligt tidsforbrug jf. offentlighedslovens paragraf 9 stk. 2. Der er foretaget en række stikprøver i de foreliggende registreringer, men der er i forbindelse med disse ikke fundet nogen ekspeditioner i de pågældende sager.

Med venlig hilsen

Allan Vestergaard
Enhedschef
Brugerservice
Rigsarkivet

Fra: **Michael Graae** mig@sa.dk
Emne: Svar på spørgsmål om aktindsigt i evt. brugere af specifikke "søterritoriesager"
Dato: 22. september 2021 kl. 14.23
Til: data@geohav.dk
Cc: mikkel@geohav.dk

MG

Kære Mikkel Martin / Tænketanken GeoHav

I spørger om aktindsigt:

> *Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.*
> *Vores anmodning omhandler følgende sagsnumre;*
> - *S 1200-12 under pakke nr. 212*
> - *S 1200-21 under pakke nr. 215*

Der ses ikke at være hensyn til private interesser, der taler imod aktindsigt, og da Rigsarkivets fremsøgning af oplysningerne kan klares på forholdsvis kort tid, kan aktindsigtsanmodningen kunne imødekommes fuldt ud.

Svaret er: Ingen.

Med lidt flere ord: Der er ingen *offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere*, der har bestilt (og dermed ej heller set) de to specifikke magasinenheder i perioden juni til september d.å.

En supplerende teknisk information: I vores system er de to æsker kun bestilt en eneste gang i den registrerede tid (fra juni 2011 til dato), nemlig da jeg selv bestilte dem i juni, så vi kunne svare på jeres forrige ønske om aktindsigt. Mine to bestillinger blev umiddelbart efter bestillingen annulleret af mig selv, så de to æsker har end ikke forladt magasinerne.

Mvh

RIGSARKIVET

Michael Graae
Enhedschef
Læsesale og Ekspedition

Kalvebod Brygge 34
1560 København V

Telefon: 33 92 33 10 | Direkte: 41 71 72 71
mig@sa.dk | www.sa.dk

Fra: Mikkel Martin <mikkel@geohav.dk>
Sendt: 20. september 2021 09:00
Til: # Rigsarkivet <mailbox@sa.dk>
Emne: Anmodning om aktindsigt

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.
Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.

Vores anmodning omhandler følgende følgende sagsnumre;

- S 1200-12 under pakkenr 212
- S 1200-21 under pakke pakkenr 215

Om muligt anmoder vi om at fremsendelse af oplysninger sker til data@geohav.dk
Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.
GeoHav takker Rigsarkivet på forhånd.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias Ræv)
Operativ Chef / Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

+45 23 32 75 99
mikkel@geohav.dk

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
08-09-2022
Journalnummer:
22/26036
Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
ktt@sa.dk

Sidenummer:
1/2

Ved e-mail af 25. august 2022 har Geohav anmodet om aktindsigt på følgende måde:

"Under reference til tidligere anmodning om aktindsigt af 16. juni 2021 (rigsarkivet journalnr. 21/29317) anmoder Tænketanken GeoHav hermed hurtigst muligt om gentagen aktindsigt i arkivserien *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"* omhandlende følgende sagsnumre;

* S 1200-12, under pakkenr 212
* S 1200-21, under pakke pakkenr 215

Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de listede specifikke sagsnumre siden 25. juni 2021 til dato."

Anmodningen kan imødekommes. Det kan således oplyses, at det fremgår af et udtræk fra Rigsarkivets bestillingssystem, at det pågældende materiale i den pågældende periode har været bestilt to gange.

Den ene bestilling er foretaget af en medarbejder hos Rigsarkivet den 28. juni 2022. Bestillingen er efterfølgende annulleret, og den pågældende har således ikke haft adgang til materialet.

Den anden bestilling er foretaget af Ingeniøren v/ Jakob Engelund Vistisen den 13. december 2021. Det fremgår af registreringerne, at den pågældende har haft adgang til materialet på Rigsarkivets læsesal i perioden fra 16. december 2021 til 30. december 2021.

Afgørelsen er truffet i medfør af offentlighedslovens § 7, stk. 1.

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af eventuelle spørgsmål til afgørelsen.

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Rigsarkivet

Venlig hilsen
Klaus Tranbjerg Toftgaard

HR & Jura

Transportministeriet

Departementet

GeoHav
data@geohav.dk

7. februar 2023
2022-6371

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse

Aktindsigt

Ved e-mail af 6. december 2022 har I anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *"GeoHav anmoder hermed i henhold til gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, Offentlighedsloven og særligt Miljøoplysningsloven om aktindsigt i Transportministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" med henblik på at identificere de nærmere omstændigheder omkring oversendelsen til Rigsarkivet, særligt;*
>
> - *fortegnelser over sagsakter*
> - *noter og korrespondancer jf. notatpligt*
> - *enhver fortegnelse over Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12"*

Ministeriet rettede telefonisk henvendelse til jer den 12. januar 2023. På baggrund af telefonsamtalen forstår ministeriet anmodningen således, at der ikke anmodes om aktindsigt i selve sag S 1200-12, men i akter, som vedrører *afleveringen* af sagen til Rigsarkivet.

Ministeriet har konkret vurderet, at ministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" kan udleveres til jer i sin helhed. Der henvises til vedlagte materiale og aktliste.

Det bemærkes, at akten indeholder flere dokumenter, som ikke vurderes at være omfattet af jeres anmodning. De er derfor ikke blevet behandlet med denne anmodning. Der henvises til vedlagte aktlistes bemærkningsfelt, hvor det er anført, såfremt dokumentet ikke er omfattet af anmodningen.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, som omfatter Transportministeriets oversendelse af sag S 1200-12 til Rigsarkivet, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af sådanne akter.

Ministeriet har rettet henvendelse til Rigsarkivet, for at få belyst, hvorvidt de er i besiddelse af akter, som vedrører afleveringen af sag S 1200-12.

Rigsarkivet har oplyst over for ministeriet, at Rigsarkivets afleveringssag for alle de sager, der blev afleveret sammen med S 1200 12 ligger i Rigsarkivets arkivserie 1998-1997. Denne arkivserie kan findes på følgende link:

https://www.sa.dk/daisy/fysiske_enheder_liste?a=rigsarkivet&b=journalsager&c=&d=1&e=2023&f=&g=&h=&ngid=&ngnid=&heid=1836240&henid=11668457&epid=1836240&faid=11&meid=&m2rid=&side=1&sort=&dir=&gsc=&int=&ep=&es=&ed=

Rigsarkivet har oplyst, at afleveringssagerne ikke er dokumenter, der er oprettet af Transportministeriet, men at disse oprettes af Rigsarkivet.

Rigsarkivet har oplyst, at sagerne er henlagt efter proveniensnummer. Transportministeriets nummer er 0013, hvorfor den relevante afleveringssag for sag S 1200 12 ligger i en eller flere af arkivseriens pakker 73 – 79 (der henvises til ovenstående link). Materialet er ikke registreret så præcist, at Rigsarkivet kan oplyse hvilken/hvilke af de 7 kasser, den relevante afleveringssag ligger i.

Rigsarkivet har desuden oplyst, at afleveringssagerne er frit tilgængelige, og kan bestilles til Rigsarkivets læsesal. Det er ikke muligt at identificere, hvordan den enkelte sag er blevet afleveret, men man kan se, om den arkivserie, som sagen tilhører, er blevet afleveret til Rigsarkivet.

Transportministeriet skal på baggrund af ovenstående henvise jer til at rette henvendelse til Rigsarkivet, idet Transportministeriet hverken er eller har været i besiddelse af akter, som omfatter afleveringen af sag S 1200 12.

Henvendelse vedr. 3. Limfjordsforbindelse

I har endvidere ved e-mail af 6. december 2022 anført følgende:

> *"Da sagsakter under Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12 dokumenterer deponi af asbestholdigt affald i omfanget af minimum 179.000 ton i tracé og undersøgelseskorridor for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, ønsker GeoHav endvidere en redegørelse for hvorfor Transportministeriet ikke har oplyst Vejdirektoratet om Transportministeriets kendskab til disse sagsakter henhørende under "Søterritorie 1952 - 1988" i forbindelse med Vejdirektoratets planlægning af VVM af 2003, 2006, 2011 samt 2021 for en 3. Limfjordsforbindelse."*

Transportministeriet kan i den forbindelse oplyse, at anlægsmyndighederne udarbejder miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojekter baseret på teknisk viden og med hjælp fra eksterne eksperter. Derfor er det også anlægsmyndighederne, som sikrer, at miljøkonsekvensvurderingerne er fyldestgørende.

I har anført, at Transportministeriet har haft kendskab til sagsakter henhørende "Søterritorie 1952 - 1988", og at departementet havde en aktiv orienteringspligt herom over for Vejdirektoratet. Departementet finder det ikke korrekt at antage dette, da der er tale om akter af ældre dato. Endvidere vurderes det generelt ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.

I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem. Desuden gennemføres offentlig høring af forslag til anlægslov.

Med venlig hilsen

Lasse Winterberg

Transportministeriet

Akt-id	Akttitel	Vedhæftet dokument	Til	Fra	Brevdato	Bemærkning
Sag: 2022 - 1599 - F2 - Gamle journallister						
67244	Gamle journallister - Sager før 1990			TRM Maria Ahmad Qubtan		
		Vedhæft.: Aktdokument				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 KT Vejdirektoratet 1950 1972				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 Kt Vejsager 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 6 kT Vejsager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AP Personale 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AX Brosager 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: C HAVNESAGER 1952 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: CEMT sager 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: COM Faellesmarkedet 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E 550 Ekspropriation 1953 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E Jernbaner 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: F Elektriske anlaeg 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Flyvepladsudvalget 1973				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G int Luftfart 1946 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G Luftfart 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: GVS Gas vand sanitet 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: H Faergesager 1964 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Jernbaneerstatningskommisionen1922 1980				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Journalkort foer 1989				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: KL Kloakuddannelse 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Kopi af 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M int Transport 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M Transportsamarbejde 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Ministerens Journalboeger 1967 1968				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: MP PLANLAeGNING 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Nordisk trafiksikkerhed 1972 1993				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: NR Nordisk Raad 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Oe PLANLAeGNING 1973 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: P finanslov 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Privatbaneudvalg 1954 1984				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: R Gassager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: S Soeterritorie 1952 1988				Udleveres
		Vedhæft.: Telefonvoldgiftsnaevn 1950 1978				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: V Vejrtjeneste 1966 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet 1957 1987				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet journal 1960 1989				Ikke omfattet af anmodning

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
1		**S-100-1**	**S-100-2**		**1**	
	1976	S-100-1	Coastal Engineering Conference			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
2		**S-100-2**			**1**	
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg IV			
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg V			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg VI			
3		**S-100-2-80**			**1**	
	1980	S-100-2-80	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
4		**S-100-2-81**			**1**	
	1981	S-100-2-81	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
5		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
6		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
7		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
8		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
9		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
10		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
11		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
12		**S-100-2-85**			**1**	
	1985	S-100-2-85	FN`s havretskonvention (FN= Forenede Nationer)			
13		**S-100-2-86**			**1**	
	1986	S-100-2-86	FN`s havretskonvention			
14		**S-100-2-87**	**S-100-2-88**		**1**	
	1987	S-100-2-87	FN`s havretskonvention			
	1988	S-100-2-88	FN`s havretskonvention			
15		**S-100-7**			**1**	
	1978	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1979	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1981	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1985	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
16		**S-100-7-1**	**S-100-9**		**1**	
	1979	S-100-7-1	Afgrænsning af private ejendomme			
	1988	S-100-8	Behandling af søterritoriesager			
	1972	S-100-9	Lystfiskeres anvendelse af læmolen ved Vorupør			
17		**S-100-12**	**S-100-15**		**1**	
	1988	S-100-12	Lov om fjernelse af ulovlige indretninger på søterritorie			
	1988	S-100-14	Lov om anlæg på søterritoriet			
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg I			
18		**S-100-15**			**1**	
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg II + III + IV			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
19		**S-100-16**	**S-100-21**		**1**	
	1972	S-100-16	Lov om naturfredning			
	1973	S-100-17	Miljøbeskyttelseskonvention			
	1974	S-100-20	Dumpning og klapning på søterritoriet			
	1977	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1978	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1979	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1980	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1981	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
20		**S-100-21**	**S-100-23**		**1**	
	1988	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1974	S-100-23	Bekendtgørelse fra landbrugsministeriet. Læg I-II			
21		**S-100-24**			**1**	
	1971	S-100-24	Grav- og pløjning efter sandorm			
22		**S-100-26**			**1**	
	1975	S-100-26	Grænsevandløbskommissionens forretningsorden			
23		**S-100-30**	**S-100-36**		**1**	
	1964	S-100-30	Saltvandsfiskeriloven			
	1977	S-100-34	Fjernelse af materialer fra strandbreder			
	1977	S-100-36	Recipientkvalitetsplan for Limfjorden			
24		**S-100-38**	**S-100-45**		**1**	
	1978	S-100-38	Trafikken til fem udvalgte badestrande i Vestsjælland			
	1978	S-100-41	Korrespondance med fiskeriinspektøren			
	1978	S-100-42	Afstrømningsmålinger i Danmark			
	1978	S-100-44	Farvandsdirektoratets virksomhed			
	1979	S-100-45	Fredning af landbrugsarealer			
25		**S-100-46**			**1**	
	1975	S-100-46	Landvæsensretten. Læg I-II			
26		**S-100-47**	**S-100-53**		**1**	
	1979	S-100-47	Bekendtgørelse om etablering af kystanlæg			
	1978	S-100-48	Fredning ved Hirsholmene			
	1980	S-100-49	Biltrafikken på strandene			
	1980	S-100-50	Forlængelse af carteraftalen for havforskning			
	1980	S-100-51	FN-kommentarer om udnyttelse af maritime ressourcer			
	1980	S-100-52	Besigtigelse af havbrug			
	1980	S-100-53	Fredning af fortidsminder på søterritoriet			
27		**S-100-54**	**S-100-60**		**1**	
	1981	S-100-54	Oprensning og uddybning af områder i Norsminde Fjord			
	1981	S-100-55	Udredning om kystarealer ved dybt vand			
	1981	S-100-56	Strandbeskyttelseslinier,højvandssluser, Køge Bugt			
	1981	S-100-58	Mødeplan vedrørende ministerkampagnen			
	1982	S-100-59	Fredning på Hesselø			
	1982	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
28		**S-100-60**			**1**	
	1984	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
29		**S-100-60**			**1**	
	1986	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
30		**S-100-61**	**S-100-69**		**1**	
	1982	S-100-61	Fredning af strandenge i Århus amt			
	1983	S-100-62	Nakskov Inderfjord			
	1983	S-100-63	Fredning af Kattinge Vig			
	1983	S-100-64	Fredning af Nørrestrands søterritorium i Horsens			
	1983	S-100-65	Fredning af Ringkøbing Fjord			
	1983	S-100-66	Fredning af Stavns Fjord med tilstødende farvand			
	1983	S-100-67	Dansk hydraulisk Institut			
	1983	S-100-68	Sikkerhedszoner omkring havanlæg og rørledninger			
	1983	S-100-69	Anbringelse af faste fortøjningsarrangementer på søterritoriet			
31		**S-100-70**	**S-100-76**		**1**	
	1984	S-100-70	Fredning af søterritoriet ud for Øleå og Læså, Bornholm			
	1984	S-100-71	Rørlægning af vandløb under Savnsø landvindingslag			
	1984	S-100-72	Oprettelse af styringsgruppe for dansk akvakultur			
	1984	S-100-73	Kompetancen for saltvandsdambrug			
	1984	S-100-74	Fredning af øgruppen Ertholmene			
	1984	S-100-75	Fredning af farvandet mellem fjord og Glænø			
	1984	S-100-76	Vandkvaliteten i Ringkøbing Fjord			
32		**S-100-77**	**S-100-84**		**1**	
	1985	S-100-77	Strandingslovgivningen			
	1985	S-100-78	Bådoplæg på offentlige strande			
	1985	S-100-80	Fredning af søterritoriet omkring Saltholm			
	1985	S-100-81	Udnyttelse af råstoffer i Kattegat			
	1986	S-100-82	Havbundsundersøgelse vedrørende fredning af råstoffer			
	1986	S-100-83	Stewart Mclaren anmoder om oplysninger om kystspørgsmål			
	1987	S-100-84	Udvalgsmøder			
33		**S-100-84**	**S-100-91**		**1**	
	1986	S-100-84	Statens opgaver på farvandsområdet.			
	1987	S-100-85	Grænser for anbringelse af bundgarnsstader i Køge Bugt			
	1987	S-100-86	Udkast til standardvilkår for bundgarnssystem			
	1987	S-100-87	Rensning af Køge Bugt			
	1988	S-100-88	VVM-direktivet (EF´s vurdeing af offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.) EF= Europæiske Fællesskab			
	1988	S-100-89	Om Kelds Nor er omfattet af statens højhedsret over søterritoriet			
	1988	S-100-90	Fredning af kystområder i Storstrøms Amt			
	1988	S-100-91	Sandsugning på Rønne Banke			
34		**S-200-1-78**	**S-200-1-81**		**1**	
	1978	S-200-1-78	Eventuel dansk ratifikation om beskyttelse af kultur- og naturarv			
	1979	S-200-1-79	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer 156			
	1980	S-200-1-80	Ramsar-konventionen			
	1981	S-200-1-81	Dansk rapport om Ramsar-konventionen			
35		**S-200-1-82**	**S-200-1-88**		**1**	
	1982	S-200-1-82	Koordinering af vådområders placering i Holland,Tyskland,Danmark			
	1983	S-200-1-83	EF - Fuglebeskyttelsesområder. (EF=Europæiske Fællesskab)			
	1984	S-200-1-84	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer S 650			
	1985	S-200-1-85	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1986	S-200-1-86	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1987	S-200-1-87	Udpegning af Vadehavsområdet som Ramsar-område			
	1988	S-200-1-88	Ramsar-konventionen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
36		**S-200-8**	**S-300-1**		**1**	
	1982	S-200-8	Fjernelse af flodskarn fra de sønderjyske diger			
	1982	S-200-9	Skrivelse fra Walter Schultz om oplysninger om digeanlæg			
	1984	S-200-10	Digeskader i januar 1984			
	1978	S-300	Bestyrelsen			
	1977	S-300-1	Darum-Tjæreborg Dige			
37		**S-300-1-20-2**	**S-300-2-7**		**1**	
	1957	S-300-1-20-2	Medlemmer af Darum-Tjæreborg Dige			
	1972	S-300-1-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-300-2	Marsken ved Ribe			
	1976	S-300-2-7	Forstærkning af Ribe Dige			
38		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg I			
39		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg II			
40		**S-300-2-8**			**1**	
	1976	S-300-2-8	Statslån til Ribe Dige			
41		**S-300-2-9**			**1**	
	1977	S-300-2-9	Nyt hotel i Ribe			
42		**S-300-2-20-1**	**S-300-2-100-6**		**1**	
	1954	S-300-2-20-1	Vedtægt for marsken ved Ribe			
	1954	S-300-2-20-2	Bestyrelsen for marsken ved Ribe			
	1980	S-300-2-50-1	Ordensreglement, adgang til diget			
	1965	S-300-2-100-1	Radioudstyr for radiopatruljetjenesten			
	1971	S-300-2-100-6	Tilsanding ved kongeåslusen ved Ribe Dige			
43		**S-300-2-100-7**	**S-300-6**		**1**	
	1979	S-300-2-100-7	Ekspropriation af klægtagningsarealer			
	1970	S-300-3	Lysabild-Skovby digelag			
	1956	S-300-5	Juvre Dige			
	1953	S-300-5-20-1	Vedtægter			
	1960	S-300-5-20-2	Medlemmer			
	1982	S-300-5-20-3	Ekspropriation af arealer ved Juvre Dige			
	1953	S-300-6	Rejsby Dige			
44		**S-300-6-3**	**S-300-6-20-1**		**1**	
	1976	S-300-6-3	Reparation efter stormflod			
	1967	S-300-6-20-1	Ny vedtægt for Digelaget Kong Christian den Tiendes Kog			
45		**S-300-6-20-2**	**S-300-7-8**		**1**	
	1957	S-300-6-20-2	Medlemmer af Digelaget			
	1971	S-300-7-2	Fredning af fugle			
	1977	S-300-7-6	Tysk henvendelse om udvidet vadehavsplan			
	1978	S-300-7-7	Nordisk seminar om vadehavet			
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg I			
46		**S-300-7-8**			**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg II			
47		**S-300-7-8**	**S-300-7-9**		**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg III			
	1980	S-300-7-9	Arkitektonisk og landskabsæstetisk bearbejdning			
48		**S-300-8**			**1**	
	1970	S-300-8	Statusrapport 1970			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
49		**S-300-8-2**	**S-300-8-83**		**1**	
	1981	S-300-8-2	Katastrofeveje			
	1978	S-300-8-78	Stormflodsvarslingsmodeller			
	1979	S-300-8-79	Højer og Emmelev diger. Alarmtelefoner langs diget			
	1980	S-300-8-80	Stormflodsvarsling, inddragelse af Horns Rev fyrskib			
	1981	S-300-8-81	Revision af prognosemodel for stormflodsvarsling			
	1982	S-300-8-82	Forbedring af stormflodsvarsling			
	1983	S-300-8-83	Stormflodsvarsling, revision af prognosemodel			
50		**S-300-9**			**1**	
	1967	S-300-9	Ballumdiget (Bådsbøl-Koldby)			
51		**S-300-9-20-1**	**S-300-10-20-1**		**1**	
	1983	S-300-9-20-1	Vedtægter			
	1965	S-300-9-20-2	Medlemmer af Bredådalens Dige			
	1973	S-300-10	Stormflodsskader på Hartsø Lavnings Dige			
	1973	S-300-10-10	Regnskaber			
	1966	S-300-10-20-1	Vedtægter for Hartsø Lavnings Dige			
52		**S-300-10-20-2**	**S-300-12**		**1**	
	1953	S-300-10-20-2	Medlemmer af Hartsø Lavnings Dige			
	1979	S-300-12	Haneby Dige, Rømø			
53		**S-300-12-20-1**	**S-300-13-8**		**1**	
	1954	S-300-12-20-1	Vedtægt for havnebydiget			
	1974	S-300-12-20-2	Medlemmer af havnebydiget			
	1952	S-300-12-50-1	Regler for sejlads ved Ballum Sluse			
	1977	S-300-13-8	Afvanding af marsken ved Tønder			
54		**S-300-13-9**			**1**	
	1977	S-300-13-9	Bebyggelse i Tønder Marsk			
55		**S-300-13-20-1**	**S-300-13-100-2**		**1**	
	1954	S-300-13-20-1	Vedtægt for marsken ved Tønder			
	1966	S-300-13-20-2	Medlemmer af marsken ved Tønder			
	1980	S-300-13-100-1	Fåregræsning			
	1980	S-300-13-100-2	Udpumpning af vand i Højer kanal ved den nye kog			
56		**S-300-13-100-3**			**1**	
	1981	S-300-13-100-3	Fredning af Tøndermarsken			
57		**S-300-14**	**S-300-18-1**		**1**	
	1972	S-300-14	Vidåen øst for Tønder			
	1974	S-300-15	Ballum Sluse og Dige			
	1976	S-300-16	Kirkebydiget			
	1953	S-300-16-20-1	Vedtægt for Kirkebydiget			
	1974	S-300-16-20-2	Medlemmer			
	1955	S-300-18	Højer Dige			
	1982	S-300-18-1	Fredning ved det ny kog ved Højer			
58		**S-300-19-2**			**1**	
	1976	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1977	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
59		**S-300-19-2**			**1**	
	1978	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1979	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1980	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
60		**S-300-19-4**			**1**	
	1976	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
61		**S-300-19-4**			**1**	
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1978	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
62		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
63		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
64		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
65		**S-300-19-4**			**1**	
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1981	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1982	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
66		**S-300-19-4**			**1**	
	1983	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
67		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg I			
68		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg II			
69		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg III			
70		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg IV+V			
71		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg I-II			
72		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg III			
73		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg IV			
74		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg I-II			
75		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg III			
76		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg IV			
77		**S-300-19-4-3**	**S-300-19-6**		**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg V			
	1981	S-300-19-4-97-1	Opførelse af slusemesterbolig			
	1977	S-300-19-6	Lån til fremskudt dige			
78		**S-300-19-7**			**1**	
	1976	S-300-19-7	Byggeudvalget til anlæg af bærmeveje langs Ribediget			
79		**S-300-19-9**	**S-300-19-10**		**1**	
	1978	S-300-19-9	Bevaringsværdige naturforhold i Tøndermarsken			
	1978	S-300-19-10	Udvalg -Tønder Marsk i henhold til loven om fremskudt dige			
80		**S-300-19-10-1**			**1**	
	1978	S-300-19-10-1	Udvalgets arkiv			
81		**S-300-19-11**	**S-300-19-15**		**1**	
	1980	S-300-19-11	Yderligere forland, fremskudt dige			
	1982	S-300-19-12	Observationstårn ved det fremskudte dige			
	1982	S-300-19-13	Slusedirektiv			
	1985	S-300-19-14	Matrikulering ved det fremskudte dige			
	1988	S-300-19-15	Spørgsmål om deponering af asfalt ved det fremskudte dige			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
82		**S-300-23**	**S-300-23-20-2**		**1**	
	1957	S-300-23	Digesyn på Mandø havdige			
	1968	S-300-23-1	Digesyn på Mandø bydige			
	1967	S-300-23-20-1	Vedtægter			
	1963	S-300-23-20-2	Medlemmer			
83		**S-300-23-100-1**			**1**	
	1976	S-300-23-100-1	Forstærkning af digerne			
84		**S-300-23-100-2**	**S-300-26**		**1**	
	1981	S-300-23-100-2	Reparation af digerne			
	1953	S-300-24	Diget ved Ho			
	1940	S-300-24-20-1	Vedtægter			
	1978	S-300-25	Sydvestjydske diger, stormflod 1976			
	1981	S-300-25	Kopi			
	1963	S-300-26	Rømødæmningen			
85		**S-300-27**			**1**	
	1977	S-300-27	Hjarbæk fjord undersøgelse. Læg II			
86		**S-300-27**	**S-300-29**		**1**	
	1977	S-300-27	Regionplanlægning nummer 4 vedrørende Hjarbæk Fjord			
	1977	S-300-28	Dæmningen Bogø-Farø			
	1979	S-300-29	Stormskadetilskud til diger efter beskadigelse			
87		**S-400-1**	**S-500-7-20-2**		**1**	
	1970	S-400-1	Nygårddiget			
	1973	S-400-3	Agger Dige på Nordre Limfjordstange			
	1975	S-400-3-1	Salg af matrikel nummer 9, Øster Agger By ,Agger Sogn			
	1975	S-400-5	Andragende fra landinspektør Almer Frederiksen			
	1975	S-400-6-20-1	Vedtægter			
	1976	S-400-7	Vedrørende matrikel nummer 44ak, Harboøre, Vrist sogn			
	1982	S-400-8	Privat dige, Hjerting Strandvej 49			
	1954	S-500-6	Kystsikring ud for diget ved Nørrekær Enge			
	1955	S-500-7-20-2	Medlemmer af Øland-Gjøl diget			
88		**S-500-8**	**S-500-10**		**1**	
	1970	S-500-8	Sønder Lem Vig Dige			
	1982	S-500-9	Digelaget-Brovst, Øland, Gjøl og Aaby - Stormflodsskader			
	1982	S-500-10	Stormflodsskader på digeanlæg. Øland-Attrup Landvindingslag			
89		**S-500-11**	**S-500-14-6**		**1**	
	1982	S-500-11	Stormflodsskader, Aggersborg digelag, Løgstør kommune			
	1966	S-500-14-5	Fredning af Agger Tange			
	1974	S-500-14-6	Motelbyggeri			
90		**S-500-14-7**	**S-500-18**		**1**	
	1975	S-500-14-7	Parkeringsplads ved havdiget i Agger By			
	1953	S-500-16	Sønderho havdige			
	1976	S-500-16-50-1	Reglement for benyttelsen af diget			
	1978	S-500-17	Inddigning og afvanding af Helligsø			
	1978	S-500-17-20-1	Vedtægter			
	1979	S-500-18	Landvindingslaget Resen Kær			
91		**S-500-18-20-1**	**S-500-24**		**1**	
	1979	S-500-18-20-1	Vedtægt for Resen Kær diget			
	1980	S-500-19	Landvindingslaget Eltangvig			
	1982	S-500-20	Bådsgård-Lundø Landvindingslag			
	1983	S-500-21	Halkær-Ejdrup pumpelaug, Nibe kommune			
	1984	S-500-22	Højvandsdige ved Krik By			
	1985	S-500-23	Tjærby-Vestrup pumpelag, godtgørelse ved stormflod			
	1985	S-500-24	Romalt Enges Landvindingslag, godtgørelse ved stormflod			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
92		**S-600-2**	**S-600-3-40-1**		**1**	
	1953	S-600-2	Genopbygning af Hasmark Vestre Dige			
	1971	S-600-2-10-30	Regnskab og budget			
	1953	S-600-3	Hasmark mellemste dige			
	1963	S-600-3-10-30	Regnskab og budget			
	1976	S-600-3-20-1	Vedtægt			
	1988	S-600-3-40-1	Byggeri på matrikel nummer 8 G			
93		**S-600-4**	**S-600-6-10-30**		**1**	
	1954	S-600-4	Forstærkning af Jørgensø-Tørresø dige			
	1967	S-600-4-10-30	Regnskab og budget			
	1963	S-600-6-10-30	Regnskab og budget			
94		**S-600-6-20-1**	**S-600-14-10-30**		**1**	
	1962	S-600-6-20-1	Vedtægt			
	1962	S-600-7	Nødebo Huse Pumpelag			
	1970	S-600-8-20-2	Kikhavn Dige- og Kystsikringslag			
	1972	S-600-11	Reersø Pumpelag			
	1976	S-600-14	Råby Sø og Mose Dige			
	1953	S-600-14-10-30	Regnskab og budget			
95		**S-600-14-20-1**	**S-600-19-20-1**		**1**	
	1965	S-600-14-20-1	Vedtægt for Råbylille dige- og kystsikringslag			
	1979	S-600-15	Råby Sø og Mose			
	1967	S-600-15-10-30	Regnskab og budget			
	1967	S-600-15-20-1	Vedtægter			
	1963	S-600-16-10-30	Regnskab og budget			
	1971	S-600-17	Regulering af sognevandløb nummer 3 i Købelev			
	1955	S-600-18	Nordfynske digers fælles administrationsudvalg			
	1962	S-600-18-10-30	Regnskab og budget			
	1958	S-600-19	Dræby landvindingslag			
	1958	S-600-19-20-1	Vedtægt			
96		**S-600-20**	**S-600-32-20-1**		**1**	
	1976	S-600-20	Bogense-Fogense dige, vedtægtsændringer			
	1976	S-600-20-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1954	S-600-21	Botofte Skovmose landvindingslag			
	1954	S-600-21-20-1	Botofte Skovmose landvindingslag, vedtægtsændring			
	1953	S-600-22	Kædeby Has landvindingslag			
	1969	S-600-23	Kindvig by			
	1969	S-600-23-20-1	Kindvig Hoved, oprettelse			
	1980	S-600-25	Næs Havdige			
	1980	S-600-30-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1973	S-600-32	Ølsmade landvindingslag			
	1981	S-600-32-20-1	Ølsmade landvindingslag, vedtægt			
97		**S-600-33**	**S-600-42**		**1**	
	1953	S-600-33	Kastager landvindingslag			
	1975	S-600-38-20-1	Vedtægt for Lammefjordens dige- og pumpelag			
	1975	S-600-42	Ellinge-Kongepart dige			
98		**S-600-42-20-1**	**S-600-46-20-1**		**1**	
	1979	S-600-42-20-1	Ellinge Kongeparts Digelag			
	1954	S-600-46	Spodsbjerg digelag			
	1955	S-600-46-20-1	Vedtægt for digelaget ved Spodsbjerg			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
99		**S-600-47-20-1**	**S-600-64**		**1**	
	1978	S-600-47-20-1	Telefonsamtale med kontorchef Reidar Jørgensen			
	1979	S-600-48	Diger ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1977	S-600-49	Ulfshale-Fællesskov digelag			
	1979	S-600-49-20-1	Vedtægt for Ulfshale-Fællesskov Digelag			
	1952	S-600-51	Bogense Østre Dige, stormflod			
	1958	S-600-51-20-1	Vedtægter for landvindingslaget Bogense Østre Enge			
	1955	S-600-53	Agernæs Dige			
	1988	S-600-53-20-2	Nedlæggelse af landvindingslaget			
	1983	S-600-62	Borre Mose Landvindingslag, Møn			
	1980	S-600-63	Etablering af trådhegn på diget Krusesminde syd for Højklint			
	1981	S-600-64	Tjørneby Enge Landvindingslag, digesyn			
100		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg I			
101		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg II+III			
102		**S-600-66**	**S-600-70**		**1**	
	1954	S-600-66	Dige på "Nøjsomhed"			
	1985	S-600-67	Landvindingslaget Kærby Fed, Fyn			
	1987	S-600-68	Ringholm og Nykøbing Digelag			
	1987	S-600-69-20-1	Vedtægter for Gudskov Dige			
	1988	S-600-70	Nykøbing pumpelag, nedlæggelse			
103a		**S-600-I-12**	**S-600-I-12-20-2**		**1**	
	1987	S-600-I-12	Cykelsti			
	1980	S-600-I-12-20-2	Vedtægt for Det falsterske Digelag			
103b		**S-600-I-12-50-1**	**S-600-I-12-100-3**		**1**	
	1978	S-600-I-12-50-1	Reglement for benyttelse af Falsterske Dige 1875 - 1976			
	1976	S-600-I-12-100-3	Vedligeholdelse af Falsterske Dige 1926 - 1978			
104		**S-600-II-13**	**S-600-II-13-10**		**1**	
	1978	S-600-II-13	Lollandske Dige			
	1970	S-600-II-13-10	Regnskaber			
105		**S-600-II-13-20-1**	**S-600-II-13-60-1**		**1**	
	1961	S-600-II-13-20-1	Vedtægt for Det Lollandske Digelag			
	1955	S-600-II-13-20-2	Vedtægt for Det Lollandske Diges reservefond			
	1963	S-600-II-13-20-3	Ansættelse som distriktsingeniør			
	1973	S-600-II-13-20-4	Formand for Det lollandske Digelag			
	1970	S-600-II-13-30	Budgetter			
	1953	S-600-II-13-50-1	Ordensreglement			
	1961	S-600-II-13-60-1	Overenskomst-lollandske diger og De danske Statsbaner			
106		**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
	1957	S-600-II-13-100-3	Forstærkningsarbejder mod stormflod			
	1985	S-600-II-13-100-4	Digeskat for de lollandske diger			
107		**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
	1979	S-600-II-13-100-9	Statstilskud til vejreparation i Rudbjerg og Rødby kommuner			
	1981	S-600-II-13-100-10	Forslag til fredning af Saxfjed inddæmning og Hyllekrog			
	1982	S-700	Fjernelse af stenhøfde ved Snekkersten			
	1955	S-700-1	Vilkår for etablering af kystsikringsanlæg			
108		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg I			
109		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg II			
110		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
111		**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg IV			
	1988	S-700-2-1	Patent på bølgebrydere			
	1977	S-700-3	Metode til standsning af materialevandring			
	1972	S-700-5	Bevillinger til kystsikring			
112		**S-700-9**			**1**	
	1975	S-700-9	Kystsikring på sjællands nordkyst.Hundested-Helsingør			
113		**S-700-10**			**1**	
	1975	S-700-10	Bebyggelse nær kyster, § 15 rammer			
114		**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
	1975	S-700-11	Spørgsmål fra folketingets miljøudvalg			
	1978	S-700-14	Opgave til Danmarks Journalisthøjskole			
	1978	S-700-15	Planlægning på kystsikringsområdet			
	1978	S-700-16	Fjord Larsens patent			
	1981	S-700-17	Forespørgsel om iværksættelse af sikring af danske kyster			
115		**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
	1982	S-700-17-1	Fradrag for kystsikring, private			
	1985	S-700-17-2	Kystsikring ved fyranlæg			
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg I			
116		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II			
117		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II+III			
118		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg III			
119		**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
	1981	S-700-18-1	Stormflodsskader, Rømø Skibsværft			
	1981	S-700-18-2	Stormflodsskader, Fanø			
	1982	S-700-18-3	Stormflodsskader, Ballum-Koldby			
	1981	S-700-18-4	Stormflodsskader, Mandø			
120		**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
	1981	S-700-18-5	EF -katastrofehjælp (EF= Europæiske Fællesskab)			
	1981	S-700-18-6	Stormflodsskader, Vrist			
121		**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
	1981	S-700-18-7	Stormflodsskader, Rømø			
	1981	S-700-18-8	Stormflodsskader, Sindrup Vejle			
122		**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
	1981	S-700-18-9	Stormflodsskader, Morsø kommune			
	1981	S-700-18-10	Stormflodsskader, Hjerting			
123		**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
	1981	S-700-18-11	Stormflodsskader, Esbjerg			
	1981	S-700-18-12	Stormflodsskader, Gårdejer Børge Mortensen "Ny Aarupgaard"			
	1981	S-700-18-13	Stormflodsskader, Skallerup Klit			
	1982	S-700-18-14	Stormflodsskader, Bønnerup Havn			
124		**S-700-18-15**			**1**	
	1982	S-700-18-15	Stormflodsskader, Limfjorden-Nordjyllands amt			
125		**S-700-18-16**			**1**	
	1982	S-700-18-16	Stormflodsskader, Limfjorden-Viborg amt			
126		**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
	1982	S-700-18-17	Stormflodsskader, Limfjorden-Ringkøbing amt			
	1982	S-700-18-18	Ansøgning om bidrag fra EF-midler til stormflodsskader			
	1982	S-700-18-20	Statslån til kommuner i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-21	Konsulentbistand i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-22	Skader på diger i forbindelse med stormfloden 1981			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
127		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg I			
128		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg II			
129		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg III			
130		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg IV			
131		**S-700-19-1**			**1**	
	1983	S-700-19-1	Stormflodsforsikring			
132		**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
	1983	S-700-19-2	Amtsrådenes stilling til dækningsordning			
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg I			
133		**S-700-19-3**			**1**	
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg II+III			
134		**S-700-19-4**			**1**	
	1984	S-700-19-4	Risikovudering af stormflods-truede områder			
135		**S-700-19-5**			**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg I			
136		**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg II			
	1984	S-700-19-6	Forsikringsordningsforholdet til EF.(Europæiske Fællesskab)			
	1986	S-700-19-7	Assurandør-Societetet			
137		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg I			
138		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg II			
139		**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
	1983	S-700-20-1	Forslag til lov om ændring af lov om kystsikringsanlæg			
	1983	S-700-21	Kystsikring på de mindre øer			
	1984	S-700-22	EF-støtte til kystsikring			
140		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg I			
141		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg II+III			
142		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg IV			
143		**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
	1986	S-700-23-1	Forslag til lov om kystbeskyttelse			
	1987	S-700-23-2	Vedtægt for Kystbeskyttelseslaget			
	1987	S-700-23-3	Bekendtgørelse til lov om kystbeskyttelse			
144		**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
	1987	S-700-23-4	Kystbeskyttelsesvejledning			
	1987	S-700-23-5	Standard for påligning af bidrag			
145		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1985			
146		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1986. Læg I+II			
147		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1987. Læg III			
148		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1988. Læg IV			
149		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg V			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
150		**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
	1986	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg VI			
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg I			
151		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg II			
152		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg III			
153		**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg IV			
	1986	S-700-25	Oversvømmelse i Dragør i december 1986			
154		**S-800-1**			**1**	
	1956	S-800-1	Kystsikring ved Fjaltring. Læg I+II			
155		**S-800-2**			**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg I+II			
156		**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg III			
	1973	S-800-2-1	Partiel byplanvedtægt nummer 16, Ferring Strand			
157		**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
	1977	S-800-2-2	§ 15-rammer for Thyborøn-Harboøre kommune			
	1967	S-800-3	Stormflodssikringer på Jyllands vestkyst			
	1968	S-800-3-1	Kontrakt om ralbjærgning, Kroghs Stensiloer			
	1969	S-800-3-2	Kontrakt med C. Olsen om ralbjærgning på vestkysten			
	1969	S-800-3-3	Kontrakt om ralbjærgning, Thorup Strand			
	1969	S-800-3-4	Kontrakt om ralbjærgning, Klim Strand Grusværk			
	1971	S-800-4	Perspektivplanlægning for vestkysten			
	1957	S-800-5	Kystsikring ved Årgab			
158		**S-800-6**			**1**	
	1970	S-800-6	Kystsikring ved Lild Strand			
159		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg I			
160		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg II			
161		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg III			
162		**S-800-10**	**S-800-10-80-4**		**1**	
	1953	S-800-10	Kystbeskyttelse ved Thyborøn Kanal			
	1974	S-800-10-80-2	Ophævelse af deklaration på arealer samt udstykning, Agger			
	1975	S-800-10-80-3	Aflysning af servitutter, Agger			
	1977	S-800-10-80-4	Aflysning af deklaration på matrikel nummer 21a, Thyborøn by			
163		**S-800-10-81-12**	**S-800-12**		**1**	
	1965	S-800-10-81-12	Udvidelse af uopsigelighedsperiode for Ville Jensens lejemål			
	1972	S-800-11	Kystsikringsforsøg ved Rømø			
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg I			
164		**S-800-12**	**S-800-20**		**1**	
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg II			
	1976	S-800-12-1	Klitfodsbeskyttelsesforsøg			
	1973	S-800-13	Ralgravning, Thyborøn til Lykken			
	1969	S-800-14	Kystsikring ved Thyborøn			
	1974	S-800-18	Beskæftigelsesfremmende foranstaltninger på Jyllands vestkyst			
	1974	S-800-19	Thorsmindetangerne og området ved Mærsk, kystsikringsarbejder			
	1975	S-80019-1	Parkeringspladser på Thorsmindetangerne			
	1978	S-80019-2	Kystteknisk rapport " Thorsmindetangerne 1978"			
	1975	S-800-20	Dispositionsplan for Sydthy kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
165		**S-800-22-2**			**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg I			
166		**S-800-22-2**	**S-800-22-3**		**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg II			
	1975	S-800-22-3	Flytning af Søndre Tværdige i Thyborøn			
167		**S-800-24**	**S-800-27**		**1**	
	1976	S-800-24	Byplanvedtægt for sommerhusområde i Klegod			
	1976	S-800-26	Kystsikring ved Thorsminde Havn			
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg I+II			
168		**S-800-27**			**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg III			
169		**S-800-27**	**S-800-27-1**		**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg IV			
	1984	S-800-27-1	Tilladelse til opsætning af fire nye fyr på Agger Tange			
170		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg I			
171		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg II			
172		**S-800-30**			**1**	
	1977	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1978	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1979	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1980	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
173		**S-800-31**	**S-800-39**		**1**	
	1977	S-800-31	Etablering af vandkraftsøer ved den jydske vestkyst			
	1978	S-800-32	Lokalplanforslag til feriehotel i Ulfborg-Vemb kommune			
	1979	S-800-33	Bunkers på vestkysten			
	1979	S-800-35	Kystsikring ved Lønstrup Bæk´s udløb i Vesterhavet			
	1980	S-800-36	Drøftelse af kystsikring i Ringkøbing amtskommune			
	1980	S-800-37	Rapport " Vestkysten 80"			
	1981	S-800-37-1	Strandfodring ved affaldsdepotet på Harboøre Tange			
	1981	S-800-39	Ralgravning ved Kollerup Strand			
174		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg I			
175		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg II			
176		**S-800-41**	**S-800-42**		**1**	
	1981	S-800-41	Kystsikring af Vestkysten fra den kommunale momsfond			
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-1980			
177		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
178		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
179		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
180		**S-800-44**	**S-800-46**		**1**	
	1981	S-800-44	Råstofindvinding på matrikel nummer 13 i Klim			
	1981	S-800-45	Fredning af strandenge ved Bøvling og Holmen			
	1982	S-800-46	Eventuelt tilskud til kystsikring ved Blåvand			
181		**S-800-47**			**1**	
	1982	S-800-47	Kystsikring, Sædding Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
182		**S-800-48**	**S-800-51**		**1**	
	1959	S-800-48	Kystsikring ved Klitmøller			
	1982	S-800-49	Motelbyggeri i Krig-Vig			
	1982	S-800-50	Klitforstærkning ved Hovvig			
	1983	S-800-51	Kystsikring ved Fjand			
183		**S-800-52**	**S-800-56**		**1**	
	1983	S-800-52	Forslag til lov om bidrag til kystsikring i Ringkøbing amt			
	1984	S-800-54	Sikring af Mårup kirke			
	1986	S-800-55	Stormflodsskader ved vestkysten i november 1985			
	1986	S-800-56	Høfdeanlæg ved Kleppen			
184		**S-900-2**	**S-900-24**		**1**	
	1969	S-900-2	Kystsikring mellem Sæby og Sulbæk			
	1972	S-900-7	Kystsikring ud for Søkjær Dige			
	1972	S-900-9	Kystforholdene i Juelsminde kommune			
	1974	S-900-24	Høfdeanlæg ved Trelde Næs, Fredericia			
185		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg Va+Vb			
186		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VI			
187		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VII			
188		**S-900-26**	**S-900-36**		**1**	
	1974	S-900-26	Høfde ved Skæring Strand			
	1975	S-900-27	Ulovligt opførte høfder på Engelst Odde, Fur			
	1975	S-900-28	Høfder ved Gammelbro Camping, Årøsund			
	1975	S-900-29	Høfdeanlæg ved Vrinners Strand			
	1975	S-900-31	Høfdeanlæg ved Pøt Strandby			
	1975	S-900-32	Etablering af to høfder ud for feriekolonien "Naldtang"			
	1976	S-900-36	Kystsikring ved Glyngøre Odde			
189		**S-900-44**	**S-900-64**		**1**	
	1976	S-900-44	Kystsikring i Floulev			
	1976	S-900-48	Kystsikring ved Glyngøre			
	1977	S-900-50	Kystsikring ved Ejsingholm			
	1977	S-900-52	Ændring af kystlinien ved Dueholm			
	1972	S-900-56	Ulovligt opført høfdebyggeri foretaget af Holger Pedersen			
	1977	S-900-58	Høfdebyggeri ved Sønderskoven			
	1977	S-900-60	Etablering af høfde ved Blans Strand, Als Fjord			
	1979	S-900-62	Kystbeskyttelse ved vestkysten			
	1977	S-900-64	Statstilskud til kystsikringsarbejde ved Lågmade i Egernsund			
190		**S-900-65**	**S-900-72**		**1**	
	1978	S-900-65	Kystsikring ved Hellesø, Als			
	1977	S-900-66	Kystsikring ved Gullerup, Mors			
	1978	S-900-67	Kystsikring ved Hørup Klint			
	1978	S-900-68	Kystsikring i den sydlige del af Frederikshavn kommune			
	1978	S-900-69	Høfder ved Nappedam, Rønde kommune			
	1978	S-900-70	Ulovligt opført betonmur af rederiet C. Clausen A/S, Graasten			
	1977	S-900-71	Høfdeanlæg i Sønderborg kommune			
	1978	S-900-72	Savværk på søterritoriet i Kattegat			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
191		**S-900-73**	**S-900-81**		**1**	
	1978	S-900-73	Eventuel kystsikring ud for Rønvej på Jegindø			
	1979	S-900-75	Kystforholdene omkring Vemmingbund i Sønderjyllands amt			
	1979	S-900-76	Kystsikringsarbejder på matrikel nummer 369 Holm ejerlav			
	1979	S-900-77	Høfdeanlæg, Hadsund kommune			
	1979	S-900-78	Kystsikring ved Hvidbjerg Strand			
	1960	S-900-79	Høfder fra Lundingsvej til Lillebælts Alle´ ved Østerstrand			
	1979	S-900-80	Mole for matrikel nummer 69 , Skovby			
	1979	S-900-81	Kystsikring ved Røjle by, Vejle amt			
192		**S-900-82**	**S-900-90**		**1**	
	1979	S-900-82	Etablering af kystsikringsanlæg ved Ørbyhage			
	1979	S-900-83	Kystsikringsanlæg matrikel nummer 5 ab, Houens Odde			
	1979	S-900-84	Høfdeanlæg etableret uden tilladelse ud for Dampskibsvej 17			
	1979	S-900-85	Kystsikring på Skallingen			
	1980	S-900-86	Kystsikring Grønninghoved Strand, Christiansfeld kommune			
	1980	S-900-87	Bygning af høfder langs kysten ud for Egense Skanse			
	1983	S-900-88	Deklaration vedrørende betonbro ved Kysing Næs			
	1981	S-900-90	Forsøgsanlæg på Skallingen			
193		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg I			
194		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg II			
195		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg III+IV			
196		**S-900-92**	**S-900-105**		**1**	
	1982	S-900-92	Stormflodsskader på Geddal dige			
	1981	S-900-93	Kystsikring ud for Sæby Havn			
	1981	S-900-94	Kystnedbrydning ved Aggersborg i Løgstør kommune			
	1982	S-900-95	Hovedistandsættelse af høfder ved den nordlige kyst på Mors			
	1983	S-900-96	Kystsikringsanlæg øst for Ballebro			
	1983	S-900-97	Kystsikringsanlæg ved matrikel nummer 31h, Erritsø			
	1983	S-900-98	Kystsikring ud for "Fodmosen" Vadum Strand, Spøttrup			
	1984	S-900-99	Kystsikring på Endelave			
	1984	S-900-100	Råstofindvinding på søterritoriet i Limfjorden			
	1984	S-900-101	Vedrørende henkastning af affald på matrikel nr. 3a, Taulov			
	1984	S-900-102	Høfde ved Gudsø Vig			
	1985	S-900-103	Sandindvinding på matrikel nummer 93 Trelde by, Fredericia			
	1987	S-900-104	Stormflodsberedskab ved Limfjorden			
	1988	S-900-105	Ulovlig kystsikring ved Humlum			
197		**S-1000-1**	**S-1000-7**		**1**	
	1953	S-1000-1	Gilbjerghoved kystsikringsanlæg			
	1954	S-1000-1-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilbjerghoved			
	1968	S-1000-7	Opfyldning, Lundeborg			
198		**S-1000-24**	**S-1000-30-20-1**		**1**	
	1965	S-1000-24	Kystsikring, Dueodde			
	1974	S-1000-29	Kystsikring, Enebærodde			
	1958	S-1000-30	Kystsikring, Ålsgårde			
	1958	S-1000-30-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Ålsgårde, Boderne, Ellekilde			
199		**S-1000-34**	**S-1000-34-1**		**1**	
	1956	S-1000-34	Tisvilde kystsikringslag			
	1974	S-1000-34-1	Sankt Helenekilde kystsikringslag			
200		**S-1000-37**			**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
201		**S-1000-37**	**S-1000-37-20-1**		**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg II			
	1955	S-1000-37-20-1	Vedtægt for Rågeleje Strand Øst af 1953			
202		**S-1000-42**	**S-1000-50**		**1**	
	1975	S-1000-42	Kystsikring ved Hald Strand			
	1977	S-1000-42-1	Reetablering af kystsikring, Hald Strand			
	1975	S-1000-45	Kystsikring fra Helsingør Nordhavn til Julebækskoven			
	1985	S-1000-45-20-1	Klage over bestyrelsen for Dige- og Kystsikringslaget Marienlyst			
	1976	S-1000-48	Kystsikring, Sletten			
	1953	S-1000-50	Kystsikring ved Holløse og Helenekilden			
203		**S-1000-51**	**S-1000-52**		**1**	
	1956	S-1000-51	Kystsikring, Gilleleje			
	1966	S-1000-51-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilleleje Strandbakker			
	1978	S-1000-52	Kystsikring, Kikhavn			
204		**S-1000-53**	**S-1000-64**		**1**	
	1955	S-1000-53	Kystsikring, Børstrup Hage			
	1953	S-1000-53-10	Regnskaber vedrørende Børstrup Hage kystsikringslag			
	1956	S-1000-53-20-1	Vedtægt for Børstrup Hage kystsikringslag			
	1976	S-1000-54	3 høfder ved Veddinge			
	1976	S-1000-59	Kystsikring ved Ejby Havn			
	1977	S-1000-63	Høfder ved Galløkken, Rønne kommune			
	1977	S-1000-64	Kystsikring mellem Gasværksvej og Bagerstræde i Hundested			
205		**S-1000-66**	**S-1000-74**		**1**	
	1977	S-1000-66	Kystsikring ved Strøby			
	1977	S-1000-67	Kystsikring ved Gjorslev			
	1977	S-1000-68	Kystsikring ved Falsters Østkyst			
	1977	S-1000-69	Kystsikring ved Kirkebakken i Bogense			
	1977	S-1000-71	Kystsikring ved Skælskør Fjord og Omø			
	1977	S-1000-72	Kystsikring ved Hyllingebjerg i Liseleje			
	1977	S-1000-73	Kystsikring ved Liseleje			
	1977	S-1000-74	Kystsikring ved Humlebæk			
206		**S-1000-75**	**S-1000-82**		**1**	
	1977	S-1000-75	Kystsikring ved Vejby Strand			
	1977	S-1000-76	Høfder ved Nysted Feriehjem			
	1977	S-1000-79	Kystsikring ud for Nordre Strandvej, Ellekilde			
	1978	S-1000-80	Kystsikring for landevej nummer 723, Ærøskøbing-Marstal			
	1978	S-1000-81	Kystsikring i grundejerforeningen Drøsselbjerg Strandpark			
	1978	S-1000-82	Kystsikring ved børnehjemmet "Vallø Strand"			
207		**S-1000-83**	**S-1000-91**		**1**	
	1978	S-1000-83	Kystsikring ved Kirke Stillinge			
	1978	S-1000-84	Kystsikring ved matrikel nummer 11b, Keldstrup by			
	1978	S-1000-86	Kystsikring ved Dovns Klint			
	1979	S-1000-87	Kystsikring ved Nakkehoved, Nordsjælland			
	1979	S-1000-88	Sti langs kysten fra Tuborg til Charlottenlund Fort			
	1979	S-1000-89	Stenkastning ud for matrikel nummer 31ab, Ristinge by			
	1979	S-1000-90	2 ulovligt opførte høfder ud for matrikel nr.7p, Ny Humlebæk			
	1979	S-1000-91	Kystsikring ved Strib Nordstrand, Provstebakken			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
208		**S-1000-93**	**S-1000-107**		**1**	
	1979	S-1000-93	Sikring af klitterne på "Hønen", Fanø kommune			
	1980	S-1000-94	Høfde ved Egholm, Agersø			
	1980	S-1000-95	Kystsikring ved Agernakke Klint, Roskilde Fjord			
	1980	S-1000-96	Kystnedbrydning på Anholt			
	1981	S-1000-97	Kystsikringsanlæg på Sevedø			
	1981	S-1000-98	Kystsikring ved Gniben, Sjællands Odde			
	1982	S-1000-99	Kystsikring ved Langø, Fyns Hoveds vestside			
	1982	S-1000-100	Stenhøfder ud for Hjalet, matrikel nummer 28a, Bakkebølle			
	1982	S-1000-101	Kystsikringsanlæg i Tollerup by, Melby			
	1982	S-1000-102	Kystsikring, Udsholt by			
	1982	S-1000-103	Kystsikring mellem Snekkersten Havn og Helsingør Statshavn			
	1982	S-1000-104	Kystsikring fra Hundested Havn til Kikhavn			
	1982	S-1000-105	Kystsikringsanlæg ud for grundejerforeningen Basbjerg			
	1982	S-1000-106	Kystsikring langs Hyldebo Strandvej, Sjællands Odde			
	1983	S-1000-107	Kystsikring ud for matrikel nummer 7d, Glænøvej i Skælskør			
209		**S-1000-108**	**S-1000-109**		**1**	
	1983	S-1000-108	Strandfodringsforsøg ved Hald Strand			
	1983	S-1000-109	Kystsikring, Vejby Strand			
210		**S-1000-111**	**S-1000-122**		**1**	
	1984	S-1000-111	Ulovligt moleanlæg ved Øster Skerninge			
	1985	S-1000-112	Bølgebrydere ved Udsholt Strand, Nordsjælland			
	1985	S-1000-113	Reparation af sandfanger i Lynæs Havn			
	1986	S-1000-114	Kystsikring ved Nøddebohuse, Hundested			
	1986	S-1000-115	Kystsikring ved Enøstranden, Næstved kommune			
	1986	S-1000-116	Klage over bølgebryder ud for matrikel nummer 5c, Holløse			
	1986	S-1000-117	Høfdeanlæg ud for matrikel nr. 490, Frølunde By, Tårnborg			
	1958	S-1000-118	Tilskyllet areal ud for matrikel nummer 22ab, Klostermarken			
	1988	S-1000-119	Høfder ud for matrikel nummer 53b, Strøby			
	1988	S-1000-122	Kystbeskyttelse på matrikel nummer 13g, Søndre Alslev By			
211		**S-1100-2**	**S-1200-3**		**1**	
	1972	S-1100-2	Lossepladser på søterritoriet			
	1978	S-1100-7	Arbejde i Danmark med sandsugere			
	1980	S-1100-8	Vejledning for inddæmning og opfyldning af arealer på søterritoriet			
	1981	S-1100-9	Naturgasledningens krydsning med Lillebælt			
	1982	S-1100-10	Udkast til besvarelse af folketingets miljø- og planlægningsudvalg			
	1965	S-1200-1	Opfyldning i Nybøl Nor ud for A/S Bachmann´s Teglværk			
	1971	S-1200-3	Opfyldning i Limfjorden vest for Gøl Havn			
212		**S-1200-11**	**S-1200-12**		**1**	
	1967	S-1200-11	Opfyldning øst for Storodde Havn, Thisted			
	1960	S-1200-12	Opfyldning i Limfjorden			
213		**S-1200-13**	**S-1200-18**		**1**	
	1953	S-1200-13	Opfyldning af Sildekulen, Flensborg Fjord			
	1954	S-1200-14	Opfyldning ved Enstedværket			
	1970	S-1200-18	Opfyldning ved Kongsdal vest for cementfabrikken "Dania"			
214		**S-1200-21**			**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg I			
215		**S-1200-21**	**S-1200-24**		**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg II			
	1969	S-1200-23	Inddæmning i krebsehavet ved Aså			
	1967	S-1200-24	Opfyldning af fjorden ved Hjarbæk			
216		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
217		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg II			
218		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg III			
219		**S-1200-29**	**S-1200-31**		**1**	
	1971	S-1200-29	Bademole ved Stejlgabet i Dokkedal, Sejlflod kommune			
	1958	S-1200-31	Opfyldning syd for Horsens Havn			
220		**S-1200-32**	**S-1200-36**		**1**	
	1972	S-1200-32	Opfyldning i Spang Nor, Augustenborg Fjord			
	1956	S-1200-34	Ny mole på Branden-side			
	1959	S-1200-35	Opfyldning i Horsens Fjord			
	1972	S-1200-36	Opfyldning på Mors i forbindelse med bygning af Sallingsundbroen			
221		**S-1200-39**	**S-1200-43**		**1**	
	1972	S-1200-39	Opfyldning syd for Strandby Havn			
	1973	S-1200-43	Opfyldning ved Havnevej i Egernsund			
222		**S-1200-47**	**S-1200-55**		**1**	
	1961	S-1200-47	Vejdæmning over Mariager fjord, godset Overgaard			
	1975	S-1200-55	Opfyldning syd for Sæby Havn			
223		**S-1200-61**	**S-1200-68**		**1**	
	1975	S-1200-61	Opfyldning ved Vejle Fjord, Andkær By			
	1975	S-1200-65	Berigtigelse af kystlinien, Skodsbøl, Broager sogn			
	1976	S-1200-66	Opfyldning i Stenballesund, Horsens Fjord			
	1976	S-1200-67	Opfyldning nord for Struer langs Venø Bugt			
	1976	S-1200-68	Opfyldning ved Hou Havn, Hals kommune			
224		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg I			
225		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg II			
226		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg III			
227		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg IV			
228		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg V			
229		**S-1200-71**	**S-1200-76**		**1**	
	1976	S-1200-71	Opfyldning ved Glatved Strand			
	1977	S-1200-72	Udstykning af matrikel nummer 1p, Stevn By, Vive sogn			
	1977	S-1200-73	Opfyldning i Ebeltoft Vig			
	1977	S-1200-74	Etablering af fugleø på "Krabborre" i Gudsø Vig			
	1977	S-1200-75	Landevej 535, forlægning ved Torum og Selde			
	1977	S-1200-76	Opfyldning af Limfjorden til Lindholm Strandpark			
230		**S-1200-77**	**S-1200-78**		**1**	
	1977	S-1200-77	Opfyldning ved Tangkrogen i Århus			
	1977	S-1200-78	Opfyldning ved matrikel nummer 9a, Sejet by, Uth sogn			
231		**S-1200-80**			**1**	
	1978	S-1200-80	Opfyldning ved Øster Hurup Havn			
232		**S-1200-81**	**S-1200-89**		**1**	
	1978	S-1200-81	Opfyldning af Lillestrand matrikel nummer 9, Glud by og sogn			
	1978	S-1200-82	Opfyldning i Klosterfjorden			
	1978	S-1200-83	Opfyldning til erhvervsområde, Løgstør			
	1969	S-1200-85	Fyldplads i Vester Hassing			
	1978	S-1200-86	Uddybning af Tunø Havn			
	1961	S-1200-87	Landvindingsarbejder ved øen i Limfjorden			
	1980	S-1200-89	Dæmning ved vestsiden af øen Egholm			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
233		**S-1200-90**	**S-1200-93**		**1**	
	1980	S-1200-90	Opfyldning af søterritoriet syd for Sæby Havn			
	1980	S-1200-91	Opfyldning ud for Vindø teglværk, Mariager Fjord			
	1981	S-1200-92	Opfyldning ved Bønnerup Strand			
	1980	S-1200-93	Opfyldning ved Skærbækværket samt udvidelse af kulplads			
234		**S-1200-94**	**S-1200-100**		**1**	
	1981	S-1200-94	Opfyldning ved Årøsund Havn			
	1981	S-1200-95	Opfyldning ved Hvide Sande, Ringkøbing Fjord			
	1982	S-1200-97	Berigtigelse af matrikelkort, Næs Sund			
	1987	S-1200-98	Lokalplan nr. 126. "Fregatten Jylland"			
	1982	S-1200-99	Morsø Skibsværft			
	1983	S-1200-100	Uddybning ud for Kathrinehøj 31, Vonsbæk			
235		**S-1200-101**	**S-1200-103**		**1**	
	1984	S-1200-101	Inddæmning mellem Aggersundbroen og Amtoft, Limfjorden			
	1984	S-1200-102	Opfyldning af areal i Skyttehusbugten, Vejle Fjord			
	1984	S-1200-103	Sejlrenden ved Læsø			
236		**S-1200-104**	**S-1200-107**		**1**	
	1984	S-1200-104	Opfyldning ved Frydenstrand, Frederikshavn			
	1985	S-1200-105	Kystsikring ved Klitgård i Limfjorden			
	1985	S-1200-106	Matrikulering af opfyldt areal ved Horsens Fjord			
	1985	S-1200-107	Opfyldning, Skærbæk by, Taulov			
237		**S-1200-108**	**S-1200-114**		**1**	
	1985	S-1200-108	Kystsikring ved Hjarbæk Havn			
	1985	S-1200-109	Klage over opfyldning i Egernsund ud for matrikel nummer 61			
	1986	S-1200-110	Indvinding af areal ved Lemvig Havn			
	1986	S-1200-111	Opfyldning i Augustenborg Fjord			
	1986	S-1200-112	Fjernelse af nedbrydningsmaterialer, Nybøl Nor			
	1986	S-1200-113	Opfyldning, Tychsen´s Teglværk			
	1987	S-1200-114	Kystsikring, Karlby			
238		**S-1200-115**	**S-1200-123**		**1**	
	1987	S-1200-115	Lokalplan nummer 156 for Hobro kommune			
	1987	S-1200-117	Opfyldning i Limfjorden ved Sebbersund Kro			
	1987	S-1200-118	Etablering af ny kulplads ved Skærbækværket			
	1988	S-1200-119	Etablering af fyldplads ud for Ålborg Lufthavn			
	1988	S-1200-120	Tilladelse til bibeholdelse af opfyldning i Egernsund			
	1988	S-1200-121	Opfyldning i Århus Bugt ved matrikel nr.12, Vejlby, Risskov			
	1988	S-1200-122	Etablering af indspulingsområde, Skyttehusodden			
	1988	S-1200-123	Opfyldning på søterritoriet Nybølnorvej 10, Broager kommune			
239		**S-1300-1**			**1**	
	1964	S-1300-1	Opfyldning øst for Holbæk Havn			
240		**S-1300-2**			**1**	
	1964	S-1300-2	Deponering på Odense kommunes losseplads på Stige Ø			
241		**S-1300-3**			**1**	
	1956	S-1300-3	Opfyldning ved Odense stålskibsværft, Lindø			
242		**S-1300-5**			**1**	
	1967	S-1300-5	Opfyldning ved Overby Stenværk i Sejerøbugten			
243		**S-1300-7**	**S-1300-8**		**1**	
	1953	S-1300-7	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1958	S-1300-8	Opfyldning ved Masnedøværket			
244		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg I			
245		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
246		**S-1300-13**	**S-1300-14**		**1**	
	1971	S-1300-13	Opfyldning ved Superfos A/S, Tårnby kommune, Kastrup			
	1953	S-1300-14	Opfyldning ud for Dragørfortet			
247		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg I			
248		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg II+III			
249		**S-1300-23**	**S-1300-26**		**1**	
	1958	S-1300-23	Opfyldning ved Asnæsværket			
	1969	S-1300-24	Opfyldning i Holbæk Fjord ved Dragerupvig Lystbådehavn			
	1954	S-1300-26	Inddæmning af Dybsø Fjord			
250		**S-1300-27**	**S-1300-34**		**1**	
	1966	S-1300-27	Opfyldning ved Kallø Grå, Sakskøbing			
	1956	S-1300-33	Opfyldning af Korsør Nor			
	1954	S-1300-34	Inddæmning ved sindssygehospitalet Sankt Hans			
251		**S-1300-35**	**S-1300-41**		**1**	
	1963	S-1300-35	Broanlæg matrikel nr. 26y, Balle by, Kalvehave, Langebæk			
	1961	S-1300-37	Opfyldning af Vemmenæs færgemole, Tåsinge			
	1953	S-1300-40	Opfyldning ved Avedøre Holme			
	1964	S-1300-41	Opfyldning af areal i Nakskov Fjord			
252		**S-1300-43**	**S-1300-52**		**1**	
	1969	S-1300-43	Opfyldning ved Kyndbyværkets Havn			
	1969	S-1300-47	Udvidelse af Lyndby Havn			
	1972	S-1300-52	Anlæg af ny landevej syd for Skælskør Nor			
253		**S-1300-57**			**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg I			
254		**S-1300-57**	**S-1300-66**		**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg II			
	1973	S-1300-66	Dumpning af materiale ved Sorthat, Hasle			
255		**S-1300-71**			**1**	
	1966	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
256		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
257		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
258		**S-1300-78**	**S-1300-83**		**1**	
	1958	S-1300-78	Opfyldning ved Nykøbing Sjælland			
	1959	S-1300-82	Opfyldning ved Trelholm, Nakskov Havn			
	1974	S-1300-83	Opfyldning ud for matrikel nummer 2d, Vemmenæs			
259		**S-1300-85**	**S-1300-89**		**1**	
	1974	S-1300-85	Opfyldning syd for Mosede Havn			
	1987	S-1300-86	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1975	S-1300-88	Dæmning ved Voerså			
	1975	S-1300-89	Opfyldning i Kalundborg Inderfjord			
260		**S-1300-92**	**S-1300-93-1**		**1**	
	1975	S-1300-92	Forholdene omkring Tude Å´s udløb i Storebælt			
	1960	S-1300-93	Opfyldning i Stege Bugt			
	1979	S-1300-93-1	Klage over henlæggelse af affald, Stege Sukkerfabrik			
261		**S-1300-93-2**	**S-1300-105**		**1**	
	1979	S-1300-93-2	Opfyldning ved Stege Nor			
	1975	S-1300-95	Opfyldning, Kemisk Værk, Køge			
	1976	S-1300-102	Opfyldning i Nakskov Fjord			
	1976	S-1300-105	Etablering af erhvervsområde syd for Hasle Havn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
262		**S-1300-108**			**1**	
	1977	S-1300-108	Landvindingsarbejder i Smålandshavet			
263		**S-1300-113**	**S-1300-121**		**1**	
	1977	S-1300-113	Opfyldning af nordkysten på Farø			
	1958	S-1300-115	Opfyldning af areal ved Kerteminde Fjord			
	1977	S-1300-116	Indpumpning af sand ved Dansk Folkeferie, Karrebæksminde			
	1978	S-1300-117	Landvindingsprojekt betegnet "Sydsjællandsplanen			
	1981	S-1300-118	Opfyldning ud for matrikel nummer 145c, Skælskør			
	1978	S-1300-119	Broforbindelse, Langø			
	1978	S-1300-121	Opfyldning nord for Kastrup Havn			
264		**S-1300-123**	**S-1300-126**		**1**	
	1978	S-1300-123	Anlæg af skydeanlæg ved Hyllekrog			
	1979	S-1300-124	Opfyldning ved Egebjergvej, Nykøbing Sjælland			
	1979	S-1300-126	Kunstig ø til deponering af flyveaske, Jammerlandsbugten			
265		**S-1300-127**	**S-1300-132**		**1**	
	1961	S-1300-127	Opfyldning ved Bandholm Havn			
	1964	S-1300-128	Opfyldning ved Roskilde Fjord			
	1980	S-1300-129	Opfyldning ved landingen i Troense			
	1980	S-1300-130	Klage over klapning i Dalby Bugt, Odense Havn			
	1976	S-1300-131	Dageløkke Havn			
	1980	S-1300-132	Afståelser til offentlig vej, Rønne			
266		**S-1300-134**	**S-1300-138**		**1**	
	1980	S-1300-134	Kystsikring ved Stevnsvej 13-15, Strøby Egede			
	1980	S-1300-135	Opfyldning mellem Odense Kanal og Seden Strand			
	1961	S-1300-136	Opfyldning ved Rørvig Havn			
	1981	S-1300-138	Opfyldning af stålpram, erstatning af pontonbro, Frederiksværk			
267		**S-1300-139**	**S-1300-142**		**1**	
	1981	S-1300-139	Askedepot, Stigsnæsværket			
	1969	S-1300-140	Inddæmning af Henninge Nor			
	1981	S-1300-141	Inddæmning, Koklapperne, Tårnby			
	1982	S-1300-142	Fejø fyldplads			
268		**S-1300-143**	**S-1300-148**		**1**	
	1982	S-1300-143	Opfyldning ved Hotel Fåborg Fjord			
	1984	S-1300-144	Opfyldning i forbindelse med fast forbindelse over Guldborgsund			
	1984	S-1300-145	Midlertidig opfyldninger i Svendborgsund			
	1984	S-1300-146	Indvindig af areal ved Assens sukkerfabrik			
	1984	S-1300-147	Opfyldning ved Siø			
	1984	S-1300-148	Midlertidige arbejdsdæmninger, Skårupøre Sund			
269		**S-1300-150**	**S-1300-157**		**1**	
	1984	S-1300-150	Opfyldning nord for Kronprins Frederiks Bro, Frederikshavn			
	1984	S-1300-151	Ulovlig opfyldning ud for Kystvej 16-18, Vindeby			
	1985	S-1300-152	Opfyldning ved Hotel Marienlyst i Helsingør			
	1985	S-1300-153	Opfyldning og matrikulering ved Skælskør Fjord			
	1955	S-1300-154	Matrikulering af opfyldt areal ved Ærøskøbing			
	1985	S-1300-155	Fyldplads ved Lindholmsvej, Nyborg			
	1985	S-1300-156	Indpumpning af slam, Pouls Vig, Næstved			
	1985	S-1300-157	Anlæg af Fjordstien, Holbæk			
270		**S-1300-158**			**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg I			
271		**S-1300-158**	**S-1300-160**		**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg II			
	1986	S-1300-159	Opfyldning af areal ved Frederikssund			
	1986	S-1300-160	Opfyldning, Middelfart Lystbådehavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
272		**S-1300-161**	**S-1300-163**		**1**	
	1987	S-1300-161	Opfyldning, Københavns Lufthavn			
	1968	S-1300-162	Opfyldning ud for matrikel nummer 5bd, Himmelev			
	1987	S-1300-163	Sandindvinding nord for Karrebæksminde			
273		**S-1300-164**	**S-1400-4**		**1**	
	1988	S-1300-164	Opfyldning ved Assens, lokalplan for Hotel Assens			
	1988	S-1300-167	Opfyldning syd for Hundested Havn			
	1988	S-1300-168	Opfyldning ved Søby Monnet, Tåsinge			
	1988	S-1300-169	Opfyldning ud for matrikel nummer 28a, Søby			
	1988	S-1300-170	Opfyldning ud for matrikel nummer 33, Søby			
	1972	S-1400-1	Transport af farlige kemikalier			
	1972	S-1400-2	Udløbsledninger			
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
274		**S-1400-4**	**S-1400-15**		**1**	
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
	1978	S-1400-12	Transmissionsledninger for naturgas			
	1978	S-1400-13	Overdragelse af visse sager til Handelsministeriet			
	1982	S-1400-14	Rørledning for transport af råolie. Vesterhavet til Fredericia			
	1982	S-1400-15	Kabelforbindelse over Hjarnø Sund. Kloakering mod Binderup			
275		**S-1500-8-1**	**S-1500-53**		**1**	
	1982	S-1500-8-1	Søkabelanlæg mellem Ellekilde Hage og Domsten			
	1968	S-1500-24	El-kabel mellem Vigelsø og Klintebjerg			
	1973	S-1500-46	Udlægning af 60 Kilowatt søkabel i Egernsund			
	1959	S-1500-53	2 stk. 250 kilowatt søkabler i Skagerak fra Norge til Jylland			
276		**S-1500-55**	**S-1500-73**		**1**	
	1974	S-1500-55	10 kilowatt søkabel mellem Sønderby Strand og Endelave			
	1976	S-1500-60	Søkabel fra Bornholm til Sverige			
	1976	S-1500-61	Stærkstrømskabel for rederiet A.P.Møller´s skibe i Sandvig, Als			
	1976	S-1500-62	Kabel fra England til Danmark			
	1977	S-1500-67	Kabelrør,Guldborgsund,KTAS(KøbenhavnsTelefon Aktieselskab)			
	1977	S-1500-70	Kabel mlellem Avernakø og Korshavn			
	1977	S-1500-71	Udvidelse af kabelgrav under Masnedsund			
	1977	S-1500-72	Udløbsledninger, fjernvarmeledninger under Masnedsund			
	1977	S-1500-73	Oplægning af tankskibe i Sandvigbugten			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
277		**S-1500-74**	**S-1500-94**		**1**	
	1977	S-1500-74	10 kilowatt kabelanlæg i Agersø Sund			
	1978	S-1500-75	Kabel til "RAS MÆRSK" og "REGINA MÆRSK"			
	1957	S-1500-76	Kabelfelt mellem Esbjerg og Fanø			
	1978	S-1500-77	Kabel fra Brohave, Fyn til Nordlangeland			
	1978	S-1500-78	Nedspuling af elkabler til fyrbelysning ved Udbyhøj			
	1966	S-1500-79	Ulykke på Ketting Nor ved passage under luftledning			
	1978	S-1500-80	Kabel, København-Rønne-Bielice (Polen)			
	1979	S-1500-81	Kabel mellem Blanc Hoved og øen Lindholm			
	1979	S-1500-82	10 kilowatt kabel under Orø Østerløb			
	1979	S-1500-83	Kabel mellem Sjælland og Sverige			
	1980	S-1500-85	Lavspændingskabel mellem Hornsherred og Eskildsø			
	1980	S-1500-86	Søkabel fra Skårup til Fæbæk			
	1980	S-1500-87	60 kilowatt kabel i Als Fjord mellem Ballebro og Hardeshøj			
	1980	S-1500-88	Dragning af søkabler til fyrbåde i Nakskov Fjord			
	1980	S-1500-89	Udlægning af 10 kilowatt højspændingsledning, Salling og Fur			
	1981	S-1500-90	Multiplex-kabelanlæg på strækningen Holbæk og Asnæs			
	1981	S-1500-91	10 kilowatt søkabel i Haderslev Fjord - Stevelt og Havgyden			
	1984	S-1500-92	El-kabel og rentvandsledning over Hjarnø Sund			
	1986	S-1500-93	Vandkabel fra Rødby til Puttgarten			
	1988	S-1500-94	Luftledning over Limfjorden ved Vendsysselværket			
278		**S-1600-3**	**S-1600-7**		**1**	
	1971	S-1600-3	Sugeledning i Limfjorden			
	1970	S-1600-7	Spildevandsledning fra Grinstedsværkets fabrik			
279		**S-1600-8**	**S-1600-24**		**1**	
	1971	S-1600-8	Udløbsledning og forbindelsesledning i Limfjorden ved Nr. Sundby			
	1970	S-1600-9	Kloak-og afløbsledning ved Mommark Camping			
	1980	S-1600-11	Kølevandsindsugningsledning for Nordalim aktieselskab, Århus			
	1971	S-1600-17	Spildevandsudløb i Vejle Fjord ved Vognkær Enge			
	1969	S-1600-24	Udløbsledning ved Haslevgårde syd for Øster Hurup Havn			
280		**S-1600-28**	**S-1600-35**		**1**	
	1972	S-1600-28	Fjernelse af kloakledning i Lillebælt ved Erritsø			
	1972	S-1600-31	Udløbsledning i Mariager Fjord øst for Hadsund fiskerihavn			
	1972	S-1600-34	Udløbsledning i Ebeltoft Vig, Sølystgård Camping, Fuglesøcentret			
	1972	S-1600-35	Udløbsledning i Kattegat ved Fornæs, Grenå kommune			
281		**S-1600-36**	**S-1600-47**		**1**	
	1972	S-1600-36	Ændring af udløbsledning i Jammerland Bugt			
	1972	S-1600-38	Udløbsledning ved Nyøbing Mors Havn			
	1969	S-1600-39	Udløbsledning ved Sønderby på Kegnæs			
	1972	S-1600-40	Kloakudløb fra Gråsten Slagteri i Gråsten Havn			
	1965	S-1600-41	Spildevandsledning nord for Dalsgårde, Flensborg Fjord			
	1965	S-1600-47	Udløbsledninger i Vejle Fjord ved Strandhuse, Juelsminde			
282		**S-1600-48**	**S-1600-50**		**1**	
	1964	S-1600-48	Klage over udløbsledning i Lillebælt, Fredericia Centralrenseanlæg			
	1973	S-1600-49	Udløbsledning fra Jysk Nervesanatorium i Vejle Fjord			
	1973	S-1600-50	Udløbsledning ved Hals			
283		**S-1600-51**	**S-1600-53**		**1**	
	1973	S-1600-51	Dykkerkontrol af udløbsledning i Kattegat fra Sæby renseanlæg			
	1973	S-1600-52	Udløbsledning for spildevand fra renseanlæg, Tversted			
	1973	S-1600-53	Frederikshavn centralrenseanlæg			
284		**S-1600-55**	**S-1600-57**		**1**	
	1973	S-1600-55	Udløbsledning fra Kolding centralrenseanlæg i Lillebælt			
	1973	S-1600-56	Udløbsledning i Alssund fra kursusejendom "Sandbjerg", Sundved			
	1973	S-1600-57	Udløbsledning til Limfjorden fra Attrup renseanlæg, Brovst			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
285		**S-1600-59**	**S-1600-64**		**1**	
	1973	S-1600-59	Udløbsledning fra Marselisborg renseværk			
	1973	S-1600-60	Rørledning ved Halk Strand, Haderslev			
	1973	S-1600-63	Vejlefjord Højere Skole, spildevands- og regnvandsledning			
	1973	S-1600-64	Udløbsledning fra Gammelmark Camping ved Vemmingbund			
286		**S-1600-65**	**S-1600-78**		**1**	
	1973	S-1600-65	Udløbsledning ved Kodals rende, Løkken-Vrå kommune			
	1973	S-1600-68	Etablering af mekanisk-biologisk renseanlæg ved Nibe			
	1973	S-1600-73	Udledning af spildevand i Ålbæk Bugt			
	1974	S-1600-75	Udløbsledning fra Jegindø rensningsanlæg til Tambosund			
	1974	S-1600-78	Udløbsledning fra Vig Centralrenseanlæg, Juelsminde			
287		**S-1600-80**	**S-1600-91**		**1**	
	1974	S-1600-80	Udledning af regnvand og spildevand fra Erritsø, Lillebælt			
	1974	S-1600-83	Spildevandsledning i Limfjorden fra Superfos aktieselskab			
	1974	S-1600-84	Udløbsledning i Flensborg Fjord ved Huk			
	1974	S-1600-85	Udløbsledning fra tidligere aktieselskab Nestle Nordisk			
	1974	S-1600-86	Spildevandsledning fra Vinkelhage til Rønbjerghage, Lemvig			
	1974	S-1600-89	Ålborg kommunes spildevandsledning under Limfjorden			
	1975	S-1600-91	Udløbsledning fra Aså renseanlæg			
288		**S-1600-93**	**S-1600-99**		**1**	
	1975	S-1600-93	Fjernelse af indsugningsledning i Boeslum Bugt - Holme Strand			
	1975	S-1600-96	Svineslagteriet i Blans, udløbsledning			
	1975	S-1600-98	Overløbsledning i Lillebælt øst for Erritsø			
	1967	S-1600-99	Kloakledning ved Junget Øre i Risgårde Bredning i Limfjorden			
289		**S-1600-102**	**S-1600-107**		**1**	
	1976	S-1600-102	Udløbsledninger i Mriager Fjord			
	1976	S-1600-103	Kloakudløb ved Rønbjerg Hage ved den østlige side af Lemvig			
	1976	S-1600-106	Udløbsledning fra Skibdal til Kås Bredning i Limfjorden			
	1962	S-1600-107	Spildevandsledning ved Vesterø Havn, Læsø			
290		**S-1600-108**	**S-1600-112**		**1**	
	1976	S-1600-108	Havledning i Flensborg Fjord ud for Kollund Østerskov, Bov			
	1976	S-1600-109	Spildevandsledning ved Brejning i Børkop			
	1976	S-1600-111	Afløbsledning ved Fredericia Cellulosefabrik			
	1976	S-1600-112	Udløbsledning ved Odden i Glyngøre			
291		**S-1600-114**			**1**	
	1958	S-1600-114	Superfos ansøgning til ændring af udløbsledning i Lille-Bælt			
292		**S-1600-116**	**S-1600-123**		**1**	
	1976	S-1600-116	Renseanlæg - kloakering vest for Hou Havn, Århus			
	1976	S-1600-117	Udløbsledning i Hjelm Dyb ved Boeslum Strand			
	1967	S-1600-120	Udløbsledning i Saxild Bugt fra Kjelsdam Mejeri			
	1976	S-1600-121	Udløbsledning for renset spildevand Aggersund, Fjerreitslev			
	1977	S-1600-122	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Knebel			
	1977	S-1600-123	Dykkerkontrol af udløbsledningTyverenden, Hammerhavnen			
293		**S-1600-125**	**S-1600-128**		**1**	
	1977	S-1600-125	Havledning i Åbenrå Fjord ud for Gammel Skovbøl			
	1977	S-1600-126	Udløbsledning ved Saxild-Boulstrup			
	1977	S-1600-127	Udløbsledning i Mariager Fjord, Bilfragmentering			
	1977	S-1600-128	Udløbsledning i Vesterhavet ved Agger			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
294		**S-1600-130**	**S-1600-139**		**1**	
	1977	S-1600-130	Mariager rensningsanlæg			
	1977	S-1600-131	Assens rensningsanlæg i Mariager Fjord			
	1977	S-1600-132	Vandledning til Manø gennem Vadehavet			
	1977	S-1600-134	Udløbsledning fra Østerby renseanlæg, Læsø			
	1977	S-1600-135	Udløbsledning Gjøl-Åbybro kommune			
	1977	S-1600-137	Spildevandstrykledning på søterritoriet ved Øster Hurup			
	1966	S-1600-138	Trykvandsledning under Norsminde Fjord			
	1978	S-1600-139	Udløbsledning i Mariager Fjord			
295		**S-1600-140**	**S-1600-143**		**1**	
	1978	S-1600-140	Udløbsledning ved Hyby Lund til Tragten i Lillebælt			
	1978	S-1600-141	Udløbsledninger i Limfjorden fra Ålborg renseanlæg Vest			
	1978	S-1600-142	Spildevandsledning i Alssund, Sønderborg			
	1978	S-1600-143	Udløbsledning fra Gravenshoved Kostskole, Lillebælt			
296		**S-1600-144**	**S-1600-146**		**1**	
	1978	S-1600-144	Fjernvarmeanlæg, Ålborg-Nørre Sundby under Limfjorden			
	1978	S-1600-145	Thisted rensningsanlæg			
	1958	S-1600-146	Cheminovas afløbsledning ved høfde 42/43 i Vesterhavet			
297		**S-1600-147**	**S-1600-148**		**1**	
	1978	S-1600-147	Udløbsledning i Nissum Bredning ved Kallerup Kær			
	1978	S-1600-148	Udløbsledning fra Hirtshals renseanlæg til Nordsøen			
298		**S-1600-150**	**S-1600-156**		**1**	
	1957	S-1600-150	Udløbsledning fra Østerstrand renseanlæg, Morsø			
	1979	S-1600-151	Renseanlæg og udløbsledning i Årøsund, Haderslev			
	1979	S-1600-152	Udløbsledning ved Snoghøj Færgeleje			
	1969	S-1600-153	Spølledning i Mariager Fjord, De danske Spritfabrikker, Hobro			
	1979	S-1600-154	Udløbsledning i Mariager Fjord, Søndre Renseanlæg, Hobro			
	1979	S-1600-155	Udløbsledning ved Sallingsund - Kybehuse-Vile Vestergård			
	1979	S-1600-156	Udløbsledning i Venø Bugt, Nørgårdsvej, Struer			
299		**S-1600-157**	**S-1600-162**		**1**	
	1979	S-1600-157	Udløbsledning ved Snoghøj Strand, Fredericia			
	1979	S-1600-158	Spildevandsledning ved Nibe kommune			
	1979	S-1600-159	Udløbsledning i Lillebælt fra sommerlejr "Lyngsbo", Erritsø			
	1980	S-1600-161	Studstrupværkets kølevandsudledning			
	1980	S-1600-162	Udløbsforholdene for Spangå, Visby Bredning			
300		**S-1600-163**	**S-1600-168**		**1**	
	1980	S-1600-163	Udledning af saltvand ved Lovns Bredning			
	1980	S-1600-165	Udløbsledning ved "Det grå Fyr", Skagen			
	1980	S-1600-166	Pejleboringer øst for Rønland ved Harboøre Tange			
	1979	S-1600-168	Aarø renseanlæg			
301		**S-1600-169**	**S-1700-13**		**1**	
	1958	S-1600-169	Afløbsforholdene ved "Kilen", Struer Bugt			
	1956	S-1600-170	Saltvandspumpeledning ved Bangsbostrand, Frederikshavn			
	1966	S-1700-9	Kloakering, Middelfart-Karslunde			
	1972	S-1700-11	Spildevandsledning ud for campingplads ved Smørmosen			
	1967	S-1700-13	Rensningsanlæg og kloakering i Helnæs Bugt			
302		**S-1700-15**	**S-1700-24**		**1**	
	1970	S-1700-15	Udledning af skyllevand fra Nakskov Sukkerfabrik			
	1972	S-1700-16	Kloakering i og ved Røjlemose, Strib			
	1970	S-1700-19	Spildevandsledning ved Marstal Skibsværft			
	1970	S-1700-21	Udløbsledning til Skårupøre Sund ved Mejerivej			
	1970	S-1700-22	Kloakudløb øst for den gamle brodæmning i Thurø			
	1970	S-1700-23	Havledninger i Svendborg kommune			
	1970	S-1700-24	Kloakudløb vest for Thurøbroen på Fynssiden			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
303		**S-1700-25**	**S-1700-37**		**1**	
	1965	S-1700-25	Udløbsledning til Kattegat ved Lumsås, Sjællands Odde			
	1972	S-1700-28	Udlægning af plastledninger fra renseanlæg i Helletofte			
	1972	S-1700-32	Kloakudløbsledning i Pilekrogen ved Troense, Svendborgsund			
	1972	S-1700-35	Kloakudløb ved Blåby, Thurø			
	1954	S-1700-37	Strøby Egede kloak			
304		**S-1700-38**	**S-1700-47**		**1**	
	1972	S-1700-38	Kloakering i Ommel, Marstal kommune			
	1964	S-1700-40	Spildevandsledning i Lillebælt - Nordisk Kabel- og Trådfabrik			
	1972	S-1700-42	Udløbsledning i Storebælt ved Strandalleen			
	1970	S-1700-45	Udløbsledning ved Ballen Strand, Egebjerg kommune			
	1968	S-1700-47	Spildevandsledning ved Sønderstrand syd for Asnæs			
305		**S-1700-48**	**S-1700-54**		**1**	
	1970	S-1700-48	Kloakudløb ved Skovbo Strand, Svendborgsund			
	1972	S-1700-49	Spildevandsledning nord for den nye Lillebæltsbro			
	1972	S-1700-50	Spildevandsledning ved Rørkærsvej ud for Strib Motel			
	1972	S-1700-51	Spildevandsledning ved Korsvejs Alle Nord for Strib, Røjlemose			
	1972	S-1700-54	Spildevandsledning ved Teglgaardsbroen, Middelfart			
306		**S-1700-55**	**S-1700-62**		**1**	
	1973	S-1700-55	Udløbsledning ved Pedersker			
	1972	S-1700-56	Udløbsledning ved Kystvej, Vindeby, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-57	Udløbsledning ved Åbyskov, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-59	Kloakledning 80 meter vest for gammel bådehavn, "Lunden"			
	1972	S-1700-60	Udløbsledning syd for Troense Lodsbro			
	1972	S-1700-61	Kloakudløb vest for arbejdsplatformen ved Svendborgsundsbro			
	1972	S-1700-62	Kloakudløb øst for Svendborgsundbroen			
307		**S-1700-64**	**S-1700-72**		**1**	
	1972	S-1700-64	Spildevandsledning nord for Falsled Havn i Helnæsbugten			
	1973	S-1700-67	Udløbsledning i Lejre Vig			
	1973	S-1700-69	Spildevandsledning fra Klemensker, Bornholm			
	1973	S-1700-70	Udløbsledning i Thisted Bredning ved Sennels			
	1973	S-1700-71	Kloakering ved Vesterby Fejø, Ravnsborg			
	1973	S-1700-72	Rensningsanlæg "Nordkysten" i Hornbæk-Helsingør kommune			
308		**S-1700-73**	**S-1700-83**		**1**	
	1956	S-1700-73	Udløbsledning Frederikssund renseanlæg, Kalvø-Roskilde Fjord			
	1973	S-1700-77	Udløbsledning ved Rønne kommune			
	1973	S-1700-79	Udløbsledning mellem Fyn og Langeland fra Dageløkke Marina			
	1973	S-1700-83	Udløbsledninger, Svendborg kommune			
309		**S-1700-84**	**S-1700-91**		**1**	
	1974	S-1700-84	Udløbsledning ved Nordenbro, Langeland			
	1974	S-1700-86	Udløbsledning ved Bratten, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-87	Udløbsledning ved Stenodden Sommerland, Tåsinge			
	1974	S-1700-90	Slamledning over Korsør Nor			
	1974	S-1700-91	Etablering af udløbsledning fra pumpestation på Tunø			
310		**S-1700-94**	**S-1700-98**		**1**	
	1974	S-1700-94	Udløbsledning fra A/S Ferrosan, Køge Bugt			
	1974	S-1700-95	Udløbsledning fra Kemisk værk Køge, Køge Bugt			
	1974	S-1700-96	Udløbsledning i Øresund ud for Larsensvej, Vedbæk			
	1974	S-1700-97	Kloakudløb ved Bukkemose på Langeland			
	1974	S-1700-98	Kloakledning langs Nysted Nor			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
311		**S-1700-101**	**S-1700-108**		**1**	
	1974	S-1700-101	Arnager Kloakanlæg´s udløbsledning i Østersøen			
	1975	S-1700-105	Udløbsledning ved Hårbølle Bro			
	1975	S-1700-107	Udløbsledning for spildevand ved Kløverhage kommune			
	1975	S-1700-108	Udløbsledning ud for Nordre Tangvej, Dragør			
312		**S-1700-109**	**S-1700-114**		**1**	
	1975	S-1700-109	Havledning ved Knolden, Faaborg			
	1975	S-1700-110	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Rudkøbing			
	1975	S-1700-111	Udløbsledning for spildevand ved Fællesskov Rev, Rørvig			
	1975	S-1700-114	Hovedkloakanlæg for sydlige del af Egebjerg kommune			
313		**S-1700-115**	**S-1700-118**		**1**	
	1975	S-1700-115	Udløbsledning ved Dyrvig Als			
	1975	S-1700-116	Udløbsledning for spildevand ved Petersværft, Vordingborg			
	1975	S-1700-117	Rørledning med fortøjningsarrangement, Kongsgård-Helgenæs			
	1975	S-1700-118	Udløbsledning fra Botofte Sommerby til Langelandsbælt			
314		**S-1700-119**	**S-1700-121**		**1**	
	1975	S-1700-119	Vandledning fra Assens til Bågø			
	1975	S-1700-121	Udløbsledning fra Sandersvig området til Lillebælt			
315		**S-1700-123**	**S-1700-131**		**1**	
	1975	S-1700-123	Reaktor DR 3. Dækværker for kølevandsindtag, Risø			
	1975	S-1700-124	Havledning fra Samsø Andelsslagteri			
	1976	S-1700-127	Biologisk rensningsanlæg, Lohals by og Stoense Sommerby			
	1976	S-1700-129	Udløbsledning, Lorokem A/S			
	1976	S-1700-131	Spildevandsledning ved Orø Strand			
316		**S-1700-132**	**S-1700-140**		**1**	
	1976	S-1700-132	Spildevandsledning ud for Ballen syd for Fyn			
	1976	S-1700-133	Kloakering af campingplads i Uggerløse			
	1976	S-1700-134	Udløbsledning i Karrebækstorp, Karrebæksminde Bugt			
	1976	S-1700-137	Omø renseanlæg og udløbsledning, Skælskør kommune			
	1976	S-1700-140	Udløbsledning fra Ølsted renseanlæg til Roskilde Fjord			
317		**S-1700-141**			**1**	
	1976	S-1700-141	Udløbsledninger fra Vordingborg kommunes renseanlæg			
318		**S-1700-142**	**S-1700-149**		**1**	
	1976	S-1700-142	Privat havledning ved Ballen Strand			
	1976	S-1700-143	Udløbsledning fra Å Strand renseanlæg, Assens kommune			
	1977	S-1700-145	Indsugningsledning på søterritoriet i Nyborg Fjord			
	1975	S-1700-146	Spildevandsledning til Guldborgsund			
	1977	S-1700-148	Udløbsledning i Langelandsbælt fra Bøstrup og Lejbølle byer			
	1977	S-1700-149	Udløbsledning ved Hunseby Strand, Maribo			
319		**S-1700-150**	**S-1700-154**		**1**	
	1977	S-1700-150	Spildevandsledning ved Mønsbroen			
	1977	S-1700-151	Regnvandsudløb ved Bakkebølle Strand, Vordingborg			
	1977	S-1700-153	Udløbsledning fra Stege rensningsanlæg			
	1977	S-1700-154	Udløbsledning fra Lynettens renseanlæg, Middelgrunden			
320		**S-1700-155**	**S-1700-158**		**1**	
	1977	S-1700-155	Spillevandsledninger til og fra pumpestationen,Tuborg			
	1977	S-1700-156	Regnvandsledning vest for Klinten, Fåborg			
	1977	S-1700-157	Udløbsledning ved Koldby Kås			
	1977	S-1700-158	Spildevandsledning fra rensningsanlæget i Tyreengen, Korsør			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
321		**S-1700-159**	**S-1700-164**		**1**	
	1977	S-1700-159	Udløbsledning fra Kosør centralrensningsanlæg, Maglehøj			
	1977	S-1700-160	Udløbsledning fra sommerhusområdet "Hyllingeris"			
	1977	S-1700-161	Indpumpningsledning og anlægsplads for sandpumper			
	1978	S-1700-162	Ledning til indpumpning af saltvand, Odense Universitet			
	1978	S-1700-163	Udløbsledning ved Melsted Havn, Bornholm			
	1978	S-1700-164	Mekanisk rensningsanlæg i Søby, Fyn			
322		**S-1700-165**	**S-1700-169**		**1**	
	1978	S-1700-165	Kloakudløbsledning i Svendborgsund, Søgaardsbækken			
	1978	S-1700-166	Spildevandsledning i Stege Bugt			
	1978	S-1700-167	Rørledning ved Sandager Næs, Assens			
	1978	S-1700-168	Udløbsledning ved Tuse Næs, Holbæk			
	1978	S-1700-169	Udløbsledning ved Orø, Holbæk.			
323		**S-1700-170**	**S-1700-174**		**1**	
	1978	S-1700-170	Udløbsledning Middelfart renseanlæg ved Stavrby Skov-Lillebælt			
	1978	S-1700-171	Spildevandsledning fra et et-familiehus, Ballen			
	1978	S-1700-172	Opfyldning på søterritoriet ud for Gammel Strandvej 25, Middelfart			
	1978	S-1700-173	Udløbsledning fra Åkirkeby			
	1978	S-1700-174	Regnvandsudløb i Storebælt, Svenstrup Strand			
324		**S-1700-175**	**S-1700-179**		**1**	
	1979	S-1700-175	Etablering af afskærende kloakledning mellem Enø og Sjælland			
	1979	S-1700-176	Udløbsledning fra Assens Cellulosefabrik til Lillebælt			
	1979	S-1700-177	Overløbsledning ved Strandmøllen			
	1979	S-1700-178	Udløbsledning ved Elsehoved Gudme			
	1979	S-1700-179	Kosør regnvandsledning			
325		**S-1700-180**	**S-1700-188**		**1**	
	1979	S-1700-180	Udløbsledning nr. 2 fra Sukkerfabrikken Nykøbing til Guldborgsund			
	1979	S-1700-181	Spildevandsledning ved Knudsnæs i Allinge			
	1979	S-1700-182	Spildevandsledning i Sandvig			
	1979	S-1700-184	Udløbsledning ved Lyndby			
	1979	S-1700-185	Havledning til rensningsanlægget i Langø			
	1979	S-1700-186	Frederiksværk kommunes spildevandsplan			
	1980	S-1700-187	Udløbsledning nord for Spodsbjerg			
	1980	S-1700-188	Havledning fra Lumsås			
326		**S-1700-189**	**S-1700-193**		**1**	
	1980	S-1700-189	Rønne Lufthavns udledning af overfladevand til Østersøen			
	1984	S-1700-190	Spildevandsledning i Hjelm Bugt ved Klintholm Havn			
	1981	S-1700-191	Frederiksværk kommunes udledning af mekanisk renset vand			
	1983	S-1700-192	Udløbsledning i Aggersøsund			
	1984	S-1700-193	Udløbsledning ved Marstal			
327		**S-1700-194**	**S-1800-9**		**1**	
	1986	S-1700-194	Etablering af udløbsledning i Båring Vig			
	1988	S-1700-195	Udløbsledning nord for Rungsted Havn			
	1988	S-1700-196	Spildevandsledning i Kerteminde Fjord			
	1988	S-1700-197	Udløbsledning fra Mølleåkloakværkets rensningsanlæg			
	1973	S-1800-6	Typegodkendelse af broer overalt ved de danske kyster			
	1976	S-1800-7-7-1	Regler for opstilling af bådebroer i Fyns amt			
	1978	S-1800-7-7-2	Vilkår for tilladelse til private broer og lystbådehavne			
	1981	S-1800-8	Vejledning for etablering af faste anlæg på søteritoriet			
	1977	S-1800-9	Flydebroer i danske havne			
328		**S-1800-10**			**1**	
	1980	S-1800-10	Delegation af kompetence for brotilladelser. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
329		**S-1800-11**	**S-1900-16**		**1**	
	1981	S-1800-11	Havneafgift af registrerede fiskerfartøjer som lystfartøjer			
	1982	S-1800-12	Mindre broer i Sønderjyllands amt			
	1988	S-1800-14	Mindre broanlæg i Vejle amt			
	1983	S-1800-16	Mindre broanlæg i Århus amt			
	1984	S-1800-18	Mindre broanlæg i Nordjyllands amt			
	1983	S-1800-19	Mindre broanlæg i Vestsjællands amt			
	1982	S-1800-20	Mindre broanlæg i Storestrøms amt			
	1982	S-1800-22	Mindre broanlæg i hovedstadsområdet			
	1982	S-1800-23	Mindre broanlæg i Fyns amt			
	1971	S-1900-2	Bade- og bådebro placeret ud for matrikel nr. 104, Broager			
	1968	S-1900-15	Udvidelse af Gråsten Sejlklubs broanlæg			
	1971	S-1900-16	Udvidelse af Skærbæk Havn			
330		**S-1900-22**	**S-1900-47**		**1**	
	1971	S-1900-22	Fjernelse af bademole ved Bygholm Vejle Campingplads			
	1972	S-1900-31	Bade-og bådebro ved Skarrev Strand, Åbenrå kommune			
	1972	S-1900-36	Badebro ved Sønderby Strand, Kegnæs			
	1973	S-1900-39	Bådebro ved Sandager, Rinkenæs			
	1973	S-1900-40	Bådebro ved Skæring Strand			
	1973	S-1900-44	Broanlæg ud for ejendommen matrikel nr. 115, Gråsten Ejerlav			
	1973	S-1900-45	Bådebro ved matrikel nummer 116 af Gråsten			
	1973	S-1900-47	Badebro ved Nørup Hav, Sydals kommune			
331		**S-1900-53**	**S-1900-89**		**1**	
	1974	S-1900-53	Bådebro ud for Strandgården , Gullerup, Mors			
	1974	S-1900-54	Bådebro i Høruphav			
	1974	S-1900-61-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-1900-67	Bådebro ved Holmsø			
	1978	S-1900-68	Sandholm både-og jollehavn			
	1975	S-1900-70	Bade-og jollebro i Dyrhave, Åbenrå Fjord			
	1975	S-1900-72	Bådebro på matrikel nr.11x, Fjellerup, Nørre Djurs kommune			
	1976	S-1900-77	Bådebro ved Genner Bugt, Haderslev kommune			
	1976	S-1900-88	Bade-og bådebro ved Ørding Strand			
	1976	S-1900-89	Bade-og bådebro i Lemvig			
332		**S-1900-92**	**S-1900-97**		**1**	
	1976	S-1900-92	Tilladelse til Dalgaard Grundejerforening til badebro			
	1977	S-1900-95	Badebro på ejendommen Skibelund, Stenderup			
	1967	S-1900-97	Broanlæg ved Toft			
333		**S-1900-98**	**S-1900-104**		**1**	
	1977	S-1900-98	Bade-og bådebroer ved Kysing Strand for campister			
	1977	S-1900-99	Badebroer ved Østerstrand-Lundingsvej og Snoghøjparken			
	1977	S-1900-101	Højbro over Alssund			
	1977	S-1900-102	Badebro Hostrup Strandgrundejerforening, Spøttrup kommune			
	1977	S-1900-103	Flydebro ud for havneanlægget ved Høruphav			
	1977	S-1900-104	Bådebro ved Moesgård Strand			
334		**S-1900-105**	**S-1900-106**		**1**	
	1976	S-1900-105	Bådebroer ved Kysing Næs			
	1976	S-1900-105-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-1900-106	Bade-og bådebro ved Høruphav			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
335		**S-1900-107**	**S-1900-114**		**1**	
	1975	S-1900-107	Ulovlig bådehavn ved Nørhede, Nissum Fjord			
	1977	S-1900-108	Havneanlæg ved Nørre Fjand			
	1977	S-1900-109	Anløbsbro i Augustenborg Fjord ud for matrikel nummer 103			
	1978	S-1900-110	Anløbsbro ved Elvighøj i Kolding Fjord			
	1978	S-1900-111	Badebro for grundejerforeningen Trappedal, Hejlsminde			
	1978	S-1900-112	Bro ved Sondrup Strand			
	1978	S-1900-113	Badebro i Nybøl Nor			
	1978	S-1900-114	2 badebroer i Ebeltoft Vig, Mols			
336		**S-1900-115**	**S-1900-124**		**1**	
	1978	S-1900-115	Badebro i Fur Sund			
	1987	S-1900-116	Badebro ved Moshuse			
	1978	S-1900-117	Bade- og anløbsbro på matrikel nummer 6f, Hjerk sogn			
	1978	S-1900-118	Bade-og bådebro ud for Egeskov 9, Broager, Flensborg Fjord			
	1978	S-1900-119	Badebro ved Doverodde			
	1978	S-1900-121	Etablering af udsætningsmuligheder for joller ved høfde 1, Skagen			
	1978	S-1900-122	Midlertidig udlægning af pontonbro til joller, Løgstør kommune			
	1978	S-1900-124	Ponton- og jollebro, Flensborg Fjord			
337		**S-1900-125**	**S-1900-136**		**1**	
	1978	S-1900-125	Træbro ud for "Slugten", Ejsing Strand, Vinderup kommune			
	1978	S-1900-126	Rørbro ved Vinkel Hage, Lemvig kommune			
	1979	S-1900-128	Bådebro i " Nørrefjord"			
	1979	S-1900-129	Bådebro på matrikel nummer 1x. Ouegaard Hovedgaard, Oue			
	1983	S-1900-129-1	Broanlæg ved "Høllet", Mariager Fjord			
	1979	S-1900-131	Anløbsbro for fjordbåd ved Ibæk, Vejle Fjord			
	1979	S-1900-132	Bro ud for Gendarmstien, Flensborg Fjord			
	1963	S-1900-133	Badebro ved Sønderhav			
	1979	S-1900-134	Bådebro ud for Fjordvej 59, Flensborg Fjord			
	1979	S-1900-136	Bådebro ved Juelminde Efterskole, Vejle Fjord			
338		**S-1900-137**	**S-1900-138**		**1**	
	1979	S-1900-137	Etablering af bådebro ved Nybøl Nor, Egernsund, Broager			
	1979	S-1900-138	Fjernelse af udskibningsanlæg ved Øerhage			
339		**S-1900-139**	**S-1900-145**		**1**	
	1984	S-1900-139	Broanlæg ved Hørup Klint			
	1979	S-1900-140	Badebro ved Bjert Strand			
	1979	S-1900-141	Bådebro ved Blans			
	1980	S-1900-143	Badebro i Hou			
	1980	S-1900-144	Badebro ved Kaløvig Strandgård			
	1980	S-1900-145	Flydebro nord for Aggertange			
340		**S-1900-146**	**S-1900-155**		**1**	
	1980	S-1900-146	Bådebro i Tirsbæk Bugt			
	1980	S-1900-147	Badebro ved Dragsmur, Ebeltoft			
	1980	S-1900-148	Bådebro i Kolding Fjord			
	1980	S-1900-149	Åben pælebro ved Kalvø, Genner Bugt			
	1981	S-1900-150	Broanlæg ved Næssund			
	1981	S-1900-151	Bådebro i Gudenå			
	1981	S-1900-152	Bådebro for Struer Kajakklub og Struer Roklub			
	1981	S-1900-153	Bådebro i Stevelt Bugt			
	1981	S-1900-154	Bro ud for fjordvej, Flensborg Fjord			
	1981	S-1900-155	Bådebro ved Fiskenæs, Gråsten kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
341		**S-1900-156**	**S-1900-164**		**1**	
	1982	S-1900-156	Bådebro ved Dybvighoved, Løjt Kirkeby			
	1982	S-1900-157	Bådebro i Hejlminde			
	1982	S-1900-158	Bådebro på matrikel nummer 1cv Mellerup, Randers			
	1982	S-1900-160	Bade- og bådebro i Alssund			
	1982	S-1900-161	Etablering af bådebro ved Hesteskoven, Ålborg			
	1982	S-1900-162	Kolding Bådelaug, bådebro i Kolding Fjord			
	1983	S-1900-163	Udlægning af pontonbro ved Sildehagen, Mariager Fjord			
	1983	S-1900-164	Bådebro og ophalerrampe ved Daugård Strand ,Vejle Fjord			
342		**S-1900-165**	**S-1900-175**		**1**	
	1983	S-1900-165	Bådebro ved Skaare Odde, Kolding Fjord			
	1983	S-1900-167	Bådebro i Flensborg Fjord ud for matrikel nummer 304, Gråsten			
	1983	S-1900-168	Klage over placering af bade- og bådebro i Mariager Fjord			
	1983	S-1900-169	Bådebro ved Bredballe Strand, Vejle Fjord			
	1983	S-1900-170	Bådebro i Andkær Vig, Vejle Fjord, ved Holtser Hage, Børkop			
	1983	S-1900-172	Bådebro i Dyvig Fjord ud for matrikel nr. 11, Holm, Nordborg			
	1983	S-1900-173	Badebro i Horsens Fjord			
	1984	S-1900-174	2 anløbs- og badebroer i Genner Bugt			
	1984	S-1900-175	Ulovligt anbragt bådebro ud for matrikel nummer 31h, Erritsø			
343		**S-1900-176**	**S-1900-184**		**1**	
	1984	S-1900-176	Bådebro i Genner Bugt, matrikel nummer 161, Genner			
	1984	S-1900-177	Privat bro i Mariager Fjord ved Krogen By, Valsgaard			
	1984	S-1900-178	Bade- og bådebro ved Løgten Bugt, Rosenholm kommune			
	1984	S-1900-179	5 badebroer i Kås Bredning, Nymølle, Knud, Vadum og Albæk			
	1984	S-1900-180	2 badebroer i Venø Bugt ud for Gyldendal Teglværk og Hostrup			
	1984	S-1900-181	Badebro ud for matrikel nummer 7æ, Vile			
	1984	S-1900-182	Bådebro ud for Dyvig Havn			
	1984	S-1900-183	Broanlæg ved Starup Kirke i Haderslev Fjord			
	1984	S-1900-184	Etablering af badebro ved Glyngøre Strand			
344		**S-1900-185**	**S-1900-191**		**1**	
	1984	S-1900-185	Legalisering af broanlæg i Hørup ejerlav, Sydals kommune			
	1984	S-1900-186	Bro i Blåhøj			
	1984	S-1900-187	Bibeholdelse af bådebroer ved Sandskær Campingplads			
	1984	S-1900-188	Bådebro ud for Sverdrup Færgegård			
	1985	S-1900-189	Flydebro ud for Knebelbro, Ebeltoft			
	1985	S-1900-190	Reetablering af bådebro ud for Brunsnæs Kro, Broager			
	1985	S-1900-191	Bådebro ved Øster Strand, Struer			
345		**S-1900-192**	**S-1900-196**		**1**	
	1985	S-1900-192	Adgang til eksisterende bådebro på Nordre Strandvej, Hobro			
	1986	S-1900-193	Broprojekt ved Gammel Ålbo			
	1986	S-1900-194	Bådudlejning ved det tidligere færgeleje ved Pinen			
	1986	S-1900-195	Etablering af broanlæg ved Nybøl Nor, Sundeved kommune			
	1987	S-1900-196	Bådebro i Stevning Nor			
346		**S-1900-197**	**S-2000-10**		**1**	
	1987	S-1900-197	Etablering af bådebro i Kolding Fjord			
	1987	S-1900-199	Havneanlæg ud for matrikel nummer 7, Hadrup By, Vindblæs			
	1988	S-1900-200	Fjernelse af bådebro ud for matrikel nummer 26, Løjtkirkeby			
	1988	S-1900-202	Bådebro ud for matrikel nummer 49n, Bredballe			
	1988	S-1900-204	Bådebro, Egernsund			
	1988	S-1900-205	Badebro ved Udbyhøj			
	1988	S-1900-208	Badebro ud for matrikel nummer 3ae, Thise			
	1970	S-2000-3	Lystbådehavneanlæg i Roskilde Fjord ved Neder Dråby			
	1968	S-2000-10	Bådebro ved Storstrømsbroen, Orehoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
347		**S-2000-11**	**S-2000-12-1**		**1**	
	1970	S-2000-11	Badebro ved Vestervang, Stubbeköbing			
	1970	S-2000-12	Både-og badebro ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1982	S-2000-12-1	Matrikulering af Sortsø Havn			
348		**S-2000-15**	**S-2000-41**		**1**	
	1971	S-2000-15	Fortøjningsanlæg, Fakse Bugt			
	1972	S-2000-30	Bådebro ved Gundesstrup			
	1972	S-2000-32	Badebro ved Bøsserup Strand			
	1973	S-2000-37	Træbroer nord for Bisserup anlægsbro			
	1973	S-2000-37-50-1	Ordensreglement, Bisserup			
	1973	S-2000-38	Bådebro ud for matrikel nr.15b, Sætting Strandvej,Svendborg			
	1973	S-2000-41	Muligt ulovligt opført badebro på matrikel nr.10e, Ravnsborg			
349		**S-2000-46**	**S-2000-54**		**1**	
	1974	S-2000-46	Bådebro i Karrebæk Fjord tilhørende "De hvide Svaner"			
	1974	S-2000-48	Bådebro ved Klintebjerg Bro, Odense Fjord			
	1974	S-2000-49	Uddybning af havnebassin, Ellebæk Vig, Gamborg Fjord			
	1974	S-2000-54	Anlæg af bro til lystfartøjer, Bøjden Bro			
350		**S-2000-55**	**S-2000-74**		**1**	
	1974	S-2000-55	Badebro ved Skuldelev Strand			
	1974	S-2000-56	Lokalplan for Enø og Lungshave			
	1975	S-2000-71	Pælebro ved Middelfart			
	1975	S-2000-72	Overdragelse af bådebro, Øksnerodde			
	1975	S-2000-74	Bådebro i Skårupøre Sund			
351		**S-2000-76**	**S-2000-77**		**1**	
	1958	S-2000-76	Anvendelse af fabriksbygning, matrikel nummer 34m, Skibby			
	1976	S-2000-77	Forlængelse af bådebro på Enø´s østkyst			
352		**S-2000-79**	**S-2000-82**		**1**	
	1976	S-2000-79	Fortøjningsbro for Hvidovre Sejlklub, Hvidovre Havn			
	1976	S-2000-80	Badebro ved Skolelodden 11, Rørvig			
	1976	S-2000-81	Bådebro ved Karrebæk			
	1976	S-2000-82	Bådebro ved Prinseholmsvej, Nykøbing Falster			
353		**S-2000-87**	**S-2000-96**		**1**	
	1976	S-2000-87	Udvidelse af Vemmenæs Færgebro			
	1976	S-2000-89	Bådebro i Roskilde Fjord, "Strandsegårds Bådelaug"			
	1975	S-2000-91	Bådebro, Ellebæk Vig			
	1976	S-2000-92	Matrikel nummer 20q, Svendborg			
	1976	S-2000-96	Bådebroer ved Dybsø Havn, Svinø Strand			
354		**S-2000-97**	**S-2000-106**		**1**	
	1976	S-2000-97	Broanlæg ved Siøsund			
	1976	S-2000-101	Anløbsbro, Karrebæk Fjord			
	1977	S-2000-103	Oprensning af sejlrende ved Kulhus Rende, Isefjorden			
	1977	S-2000-104	Anløbsbro på Fænø			
	1977	S-2000-106	2 træbadebroer, Kelstrup			
355		**S-2000-107**	**S-2000-112**		**1**	
	1977	S-2000-107	Arbejdsbro ved Thurøbund Yacht- og Kutterværft			
	1979	S-2000-108	Badebro i Bøgestrømmen			
	1977	S-2000-110	Bådebro i Isefjorden, Kyndeløse Strand, Bramsnæs			
	1977	S-2000-111	Sprængning af mole ved Bognæs			
	1977	S-2000-112	Badebro ved Tibberup Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
356		**S-2000-114**	**S-2000-122**		**1**	
	1977	S-2000-114	Badebro, Grønsund			
	1977	S-2000-116	Pælebro, Langelandsbroen, Siø			
	1977	S-2000-117	Pælebro ved Hindsgavl			
	1977	S-2000-118	Bro til eget lystfartøj. Hindsgavl bro nummer 2			
	1977	S-2000-119	2 Bådebroer ud for Strib Færgegård			
	1977	S-2000-120	Bro til Klinten, Fåborg			
	1977	S-2000-121	Bådebro ved Vindeby Sundvej, Svendborg			
	1977	S-2000-122	Badebro ved Vesterstrand, Jægerspris			
357		**S-2000-123**	**S-2000-129**		**1**	
	1977	S-2000-123	Bådebro ved Kystagerparken, Kalvebod Strand, Hvidovre			
	1979	S-2000-123-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2000-124	Bådebro i Svendborgsund, Strandhuse 52			
	1977	S-2000-126	Anløbsbro på Thorø			
	1978	S-2000-127	Bådebro for Børge Andersen, Middelfart			
	1978	S-2000-128	Badebro i Lammefjorden			
	1978	S-2000-129	Spørgsmål om etablering af bådebro fra Johannes Pedersen			
358		**S-2000-130**	**S-2000-148**		**1**	
	1978	S-2000-130	Badebro ved Bundragerne mellem Rødbyhavn og Hyllekrog			
	1978	S-2000-131	Badebro ved Hyltofte Østersøbad, Holeby			
	1978	S-2000-132	Badebro i Humlebæk			
	1978	S-2000-133	Badebro ud for matrikel nummer 17fd, Gentofte			
	1978	S-2000-134	Badebro ud for matrikel nummer 4c, Kalundborg Fjord			
	1978	S-2000-135	Bådebroer, Thurø Sund			
	1978	S-2000-136	Bro ved Lillebæltsbroen for Frede Sørensen			
	1978	S-2000-138	Klage over badebro, Skotterup			
	1978	S-2000-139	Bådebro ved Houg, Fænøsund, Middelfart			
	1978	S-2000-141	Bro ved lillebæltsbroen for Hardy Nielsen			
	1978	S-2000-142	Bro ved Lillebæltsbroen for Marie Christensen			
	1978	S-2000-143	Bro ved Lillebæltsbroen for Ove Schultz			
	1978	S-2000-144	Bro ved Lillebæltsbroen for Rasmus Asmussen			
	1978	S-2000-145	Bro ved Lillebæltsbroen for Knud Søndergård			
	1978	S-2000-146	Bro ved Lillebæltsbroen for Hans Nielsen			
	1978	S-2000-147	Bro ved Lillebæltsbroen for Arne Kristensen			
	1978	S-2000-148	Bro ved Lillebæltsbroen for Jørgen Jensen			
359		**S-2000-149**	**S-2000-161**		**1**	
	1978	S-2000-149	Bro ved Lillebæltsbroen for Mette Brorsen			
	1978	S-2000-150	Bro ved Lillebæltsbroen for Helmut Rasmussen			
	1978	S-2000-151	Bro ved Lillebæltsbroen for Viggo Marcussen			
	1978	S-2000-152	Bro ved Lillebæltsbroen for I.M.Christensen			
	1979	S-2000-153	Ulovlig badebro, Jyllinge			
	1979	S-2000-155	Bådebro ved Ulvshale			
	1979	S-2000-156	Badebro ud for ejendommen Richeliesus Alle 4, Hellerup			
	1979	S-2000-157	Bådebro og 2 badebroer i Båring Vig, Bogense			
	1979	S-2000-158	Overført til S-2800-95.			
	1979	S-2000-159	Badebroer i Rørvig			
	1979	S-2000-160	Grundejerforeningen "Pilevang", Rødvig, Stevns kommune			
	1979	S-2000-161	Bådebro for søfartsskole på Fanø			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
360		**S-2000-162**	**S-2000-176**		**1**	
	1979	S-2000-162	Vedrørende dæmning ved Holcenhavn Bugt			
	1979	S-2000-163	Badebro ved Rørvig for Rørmose Grundejerforening			
	1979	S-2000-164	Etablering af sejlrende ved matrikel nr. 6m, Langø, Nakskov			
	1980	S-2000-166	Ny bådebro i Skårupøre Sund på nordsiden af Thurø			
	1980	S-2000-166-50-1	Ordensreglement			
	1982	S-2000-167	Træbro ud for Fredskoven, Thurø			
	1980	S-2000-168	Både- og badebro ved Ørnhøj , Bakkebølle Strand			
	1980	S-2000-170	Badebro på matrikel nummer 13z, Nordenhuse, Avnslev			
	1980	S-2000-171	8 anløbsbroer ved Hønen på Fanø			
	1980	S-2000-173	Badebro i Nyrup Bugt ,Trundholm			
	1982	S-2000-175	Forlængelse af Fåborg Sejlklub´s bådebro med 15 meter			
	1980	S-2000-176	Landgangsmole på Rågø, Ravnsborg			
361		**S-2000-177**	**S-2000-181**		**1**	
	1980	S-2000-177	Bådebro i Thurø Sund			
	1980	S-2000-178	Både- og badebro ud for Birke Alle, Thurø			
	1981	S-2000-179	Bådebro for Hjaltevejens grundejerforening			
	1981	S-2000-180	Bro ved Vasebro, Skælskør Fjord			
	1981	S-2000-181	Både- og badebro ud matrikel nummer 36, Thurø			
362		**S-2000-182**	**S-2000-183**		**1**	
	1981	S-2000-182	Bådebro ved Hjaltesvej ud for matrikel nummer 6eæ, Thurø			
	1981	S-2000-183	Bådebro ved Hejlsminde Nor, Christiansfeld			
363		**S-2000-184**	**S-2000-195**		**1**	
	1981	S-2000-184	Badebro i Bramsnæs			
	1981	S-2000-185	Badebro ved Greve Badehotel			
	1981	S-2000-187	Badebro for handicappede ved Kyndeløse Strand			
	1981	S-2000-188	Badebro ud for matrikel nummer 20t, Ejby			
	1981	S-2000-189	2 Badebroer øst for Søby Havn			
	1981	S-2000-190	Badebro ud for matrikel nummer 19f, Yderby, Odden			
	1982	S-2000-191	Sejlklubbens jollebro, Skælskør			
	1982	S-2000-192	Bådebro ved kystvejen i Kalundborg			
	1982	S-2000-193	Badebro ved Hellesklint, Kallundborg Fjord			
	1982	S-2000-194	Badebro ved Kyndeløse Sydmark, Bramsnæs			
	1982	S-2000-195	Bådebro for Middelfart Sejlklub i Ellebæk Vig			
364		**S-2000-196**	**S-2000-208**		**1**	
	1982	S-2000-196	Bådebro ud for Hjalet			
	1982	S-2000-198	Ejerforhold vedrørende Lindelse Bro			
	1982	S-2000-199	Bådebro i Skælskør Lystbådehavn			
	1983	S-2000-200	Høfde- og badebroanlæg Strandalleen 44, Nyborg			
	1983	S-2000-201	Bådebro ud for matrikel nr.13af, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-202	Bådebro ud for matrikel nr.14bt, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-203	Bådebro ud for matrikel nr.14, Sundby, Toreby			
	1983	S-2000-204	Badebro ved Orø			
	1983	S-2000-205	Anløbsbro ved Valdemar Slot for turistbåden "Helge"			
	1983	S-2000-206	Bade- og bådebro i Skårupøre Sund			
	1983	S-2000-207	Etablering af bådebro ved den gamle Lillebæltsbro			
	1983	S-2000-208	Fiskerbro ved Skårup Skovmølle Naturskole			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
365		**S-2000-209**	**S-2000-222**		**1**	
	1983	S-2000-209	Badebro ved Holmeskov Strand, Hasselager			
	1983	S-2000-210	Badebro ved Klintholm Strand			
	1983	S-2000-211	Badebro nord for Lundeborg Havn, Oure			
	1983	S-2000-212	Badebro ved Knarreborg Mølle Campingplads, Gudme			
	1983	S-2000-213	Badebro ud for Langelinie i Fåborg			
	1983	S-2000-214	Badebro ved matrikel nummer 10, Karlslunde Strandvej			
	1983	S-2000-215	3 badebroer, Brøndby Strand, Ishøj Strand, Hundige Strand			
	1983	S-2000-216	Flydeponton i Øresund ved Espergærde			
	1983	S-2000-217	Etablering af vandrutschebane ved Amager strand			
	1983	S-2000-218	Bådebro ud for matrikel nummer 11b, Hasselø			
	1983	S-2000-219	Bådebro ved Klintbjerg Otterup			
	1983	S-2000-220	Broer i Præstø Fjord			
	1983	S-2000-221	Bådebro ved Munkebo			
	1983	S-2000-222	Badebro i Nyrup Bugt, Trundholm			
366					**1**	
	1984	**S-2000-223**	**S** Badebro ved Næsby Strand, Rudbjerg			
	1984	S-2000-224	Badebro i Føns Vig			
	1984	S-2000-225	Badebro ved Hylleholt, Fakse			
	1984	S-2000-226	Badebro ved Espergærde, Helsingør			
	1984	S-2000-227	Badebro ved Skotterup, Helsingør			
	1984	S-2000-228	4 Badebroer ved Snekkersten			
	1984	S-2000-229	2 badebroer i Lyø Krog, Fåborg			
	1984	S-2000-230	Opsætning af badebroer i Fåborg kommune			
	1984	S-2000-232	Badebro på strandarealet "Lunden"			
	1984	S-2000-233	Badebro ud for matrikel nummer 20b, Bøjden by, Horne			
	1984	S-2000-234	Bådebro ud for matrikel nummer 3c, Bognæs, Udby			
367		**S-2000-235**	**S-2000-244**		**1**	
	1984	S-2000-235	Badebro ud for matrikel nummer 23, Ommel, Marstal			
	1984	S-2000-236	Bådebro ud for matrikel nummer 7c, Nordenhuse, Avnslev			
	1984	S-2000-237	Moleanlæg ud for matrikel nummer 62c, Thurø			
	1984	S-2000-238	Bådebro ud for matrikel nummer 2a, Munke by, Avernakø			
	1984	S-2000-239	Anløbsbro, Egholm, Vellerup Vig			
	1985	S-2000-240	Sikringsanlæg ved Petersværft Bro, Langebæk kommune			
	1985	S-2000-241	Badebro ved Bisserup Strand, Skælskør			
	1985	S-2000-242	Prinsebroen, Svendborgsund, Svendborg kommune			
	1985	S-2000-243	Midlertidig pælebro ved Siøsundbroen			
	1985	S-2000-244	Badebro ved Greve Badehotel			
368		**S-2000-245**	**S-2000-254**		**1**	
	1985	S-2000-245	Badebro ved Bjørnemosevej, Svendborg			
	1985	S-2000-246	Bådudsætningsrampe, Jægerspris			
	1985	S-2000-247	Badebro og høfde ved Enø, Karrebæk			
	1985	S-2000-248	Badebro ud for matrikel nummer 86, Thurø			
	1985	S-2000-249	Etablering af badebro udenfor Bogense Marina			
	1986	S-2000-250	Etablering af Badebro ved Thurø Sund			
	1986	S-2000-251	Etablering af badebro ved Orø			
	1986	S-2000-253	Badebro ud for matrikel nummer 8bø, Kisserup by, Udby			
	1986	S-2000-254	Forlængelse af bademole, Tårbæk			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
369		**S-2000-255**	**S-2000-262**		**1**	
	1986	S-2000-255	Badebro ud for foreningen "Det lollandske Digelag", Næsby by			
	1986	S-2000-256	Fjernelse af pælestumper ved Dyrnæs Bro, Roskilde Fjord			
	1986	S-2000-257	Badebro ved Sandvig Strand, Bornholm			
	1987	S-2000-258	Badebro ved Sundby, Nykøbing Falster			
	1987	S-2000-259	Reetablering af færgebroen ved Grønsund			
	1987	S-2000-260	Badebro ved Skårupøre by, Svendborg			
	1987	S-2000-261	Placering af badebro ud for hotel "Kystens Perle", Egebæksvang			
	1987	S-2000-262	Bådebro ved Thurø Sejlklub			
370		**S-2000-263**	**S-2000-270**		**1**	
	1987	S-2000-263	Ulovligt opført bådebro ved Sortsø by, Gundslev			
	1987	S-2000-264	Ulovlig bade- og bådebro ved Vellerup Vig, Skibby			
	1987	S-2000-265	Godkendelse af bådebro i Stevning Nor, Nordborg			
	1987	S-2000-266	Pælebro ved Thurø			
	1987	S-2000-267	Bro ved Walsteds Bådeværft, Thurø			
	1987	S-2000-268	Bade- og bådebro ved Dalby, Kirke Helsinge			
	1988	S-2000-269	Bade- og bådebro ud for Koster Færgegård, Stege			
	1988	S-2000-270	Bådebro ud for matrikel nummer 36b, Egense			
371		**S-2000-271**	**S-2100**		**1**	
	1988	S-2000-271	Bådebro ved Skovsbo Strand			
	1988	S-2000-272	Losse- og anløbsbro ud for matrikel nr.14d, Skrillinge Strand			
	1988	S-2000-273	Bådebro ved Klintebjerg, Otterup kommune			
	1988	S-2000-275	Flydebro ud for Hornsved grundejerforening ved Isefjordsvej			
	1988	S-2000-276	Bådebro ud for matrikel nummer 116f, Thurø			
	1988	S-2000-279	Udbygning af Skuldelev Havn			
	1979	S-2100	Oversigt over tilladelser til havbrug			
372		**S-2100-1**	**S-2100-5**		**1**	
	1972	S-2100-1	Forbindelsesvej langs dige i Ribe kommune			
	1973	S-2100-5	Dæmning og bro over Sebbersund			
373		**S-2100-9**	**S-2100-27**		**1**	
	1958	S-2100-9	Ophævelse af tilsyn med Norsminde sluses landvindingslag			
	1975	S-2100-14	Udvidelse af moleanlæg i Næs Sund			
	1976	S-2100-18	Tilladelse til dambrug på søterritoriet i Kalø Vig			
	1976	S-2100-19	Ulovligt broanlæg i Vejle Fjord, Bredballe			
	1977	S-2100-26	Mole i Storebælt ved Tårup Strand			
	1977	S-2100-27	Ørredopdræt i Limfjorden, Nibe			
374		**S-2100-31**	**S-2100-40**		**1**	
	1977	S-2100-31	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1977	S-2100-33	Ørreddambrug i Horsens Fjord, Hjarnø			
	1977	S-2100-34	Anbringelse af fiskebure til opdræt af ørreder i Genner Bugt			
	1978	S-2100-35	Badebro i Kolding Fjord, Løverodde			
	1978	S-2100-36	Svar på spørgsmål nr. 740 fra Askjær Jørgensen, politiker			
	1978	S-2100-37	Læmole ved Vester Assels ud for Serupsvej			
	1955	S-2100-40	Fortøjningsarrangement ud for kysten ved Frederikshavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
375		**S-2100-41**	**S-2100-56**		**1**	
	1955	S-2100-41	Tilladelse til fortsat drift af havbruget, Hjarnø			
	1979	S-2100-43	Saltvandsdambrug ved Borre, Horsens Fjord			
	1979	S-2100-44	Havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-45	Anlæg af solterrasse i ved badeanstalt, Augustenborg			
	1979	S-2100-47	Import af 10.000 stk. østersyngel af typen Crassosstrea gigas			
	1979	S-2100-49	Ulovligt havneanlæg syd for Halby Havn, Ringkøbing Fjord			
	1979	S-2100-51	Klage over afgørelse vedrørende havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-52	Etablering af 3 havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-53	Etablering og drift af 3 saltvandsdambrug ved Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-54	Varmepumpeanlæg i Munkebo			
	1980	S-2100-56	Etablering af saltvandsdambrug i Begtrup Vig			
376		**S-2100-57**	**S-2100-66**		**1**	
	1957	S-2100-57	Udbygning af lystbådehavn ved Mou Bro, Sejlflod kommune			
	1981	S-2100-57-50-1	Ordensreglement			
	1980	S-2100-58	Saltvandsdambrug i Begtruo Vig			
	1980	S-2100-59	Saltvandsdambrug i Knebel Vig			
	1980	S-2100-60	Flydende sommerhus i Kolding Fjord			
	1980	S-2100-61	Hegn på søterritoriet ved Sønderborg Lufthavn			
	1984	S-2100-62	Tilladelse af saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1980	S-2100-65	Oprensning og uddybning ved Sønderborg Skibsværft			
	1980	S-2100-66	Saltvandsdambrug vest for Rønland i vestlige del af Limfjorden			
377		**S-2100-67**	**S-2100-69**		**1**	
	1980	S-2100-67	Diverse anlæg ved Vosnæs Pynt			
	1980	S-2100-68	Muslingeopdræt i Mariager Fjord			
	1981	S-2100-69	Saltvandsfiskeopdræt i Begtrup Vig			
378		**S-2100-70**	**S-2100-98**		**1**	
	1981	S-2100-70	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1983	S-2100-71-1	Havbrug i Vejle Fjord			
	1982	S-2100-73	Havdambrug i Haderslev Fjord			
	1982	S-2100-74	Moleanlæg ved civil forsvars kasernen i Thisted			
	1982	S-2100-81	Etablering af havbrug øst for Livø			
	1983	S-2100-83	Saltvandsdambrug ved Glatved Strand, Grenå kommune			
	1983	S-2100-84	Forsøgsproduktion af blåmuslinger			
	1983	S-2100-85	Muslingeopdræt i Ålbæk Bugt			
	1983	S-2100-86	Etablering af havbrug ved Sundøre			
	1983	S-2100-87	Havdambrug i Alssund, Als			
	1983	S-2100-88	Havbrug ved Blans Strand i Als Fjord			
	1983	S-2100-89	Etablering og drift af 3 havbrug, Vejle Fjord			
	1983	S-2100-91	Etablering af anlæg for østers ved Råby Odde, Randers Fjord			
	1983	S-2100-92	Havbrug ved Brejning, Vejle Fjord			
	1984	S-2100-93	Heltopdræt i Hjarbæk Fjord			
	1984	S-2100-94	Havbrug ved Cementfabrikken Dania i Mariager Fjord			
	1984	S-2100-95	Havbrug i Alsdyb, Læsø			
	1984	S-2100-96	Havbrug i en del af vadehavet			
	1984	S-2100-97	Farlige jernrør for badende ud for Tålfor Bakke, Skæring			
	1984	S-2100-98	Anmodning om tilkendelse af en ø i Mariager Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
379		**S-2100-99**	**S-2100-109**		**1**	
	1984	S-2100-99	Etablering af havbrug sydvest for Aggersundbroen			
	1984	S-2100-100	Etablering af havbrug ved Attrup Havn			
	1984	S-2100-101	Etablering af 3 havbrug omkring Barsø			
	1984	S-2100-102	Etablering af havbrug i Kolding Fjord			
	1984	S-2100-103	Bådoptagningsanlæg i Nybøl Nor, Broager kommune			
	1984	S-2100-104	"Havbruget Als Fjord"			
	1984	S-2100-105	Havbrug i Helnæs Bugt			
	1984	S-2100-106	Anlæg af dæmning ud for udløbet fra Indfjorden til Bøvling Fjord			
	1986	S-2100-107	Fortøjningspæl ved Udbyhøj			
	1986	S-2100-108	Etablering af vandskibane i Doverodde			
	1986	S-2100-109	Fortøjningspæle ud for matr.nr.7e, Bangsbo, Frederikshavn			
380		**S-2100-110**			**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
381		**S-2100-110**	**S-2100-112**		**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-111	Etablering af fyrbåke øst for udløbet af Skive Å			
	1986	S-2100-112	Anlæg af Wiretårn ved Slettestrand			
382		**S-2100-113**	**S-2100-119**		**1**	
	1986	S-2100-113	Indstilling af straffesag for opankring af fartøj ved Udbyhøj			
	1987	S-2100-114	Etablering af vandskibane og bro i Vilsund			
	1987	S-2100-115	Observationstårn ved Nibe Bredning			
	1987	S-2100-116	Etablering af netspærring ved Årø			
	1988	S-2100-117	Lokalplanforslag nummer 307, Rejsby Ferieland			
	1988	S-2100-118	Bølgekraftværk i Nordsøen			
	1988	S-2100-119	Placering af ferie- og fritidsbebyggelse, Ringkøbing			
383		**S-2200-3**			**1**	
	1966	S-2200-3	Sagen om husbåden "Jan". Læg I+II			
384		**S-2200-10**	**S-2200-13**		**1**	
	1972	S-2200-10	Ulovligt broanlæg vd Plejerup Strand			
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
385		**S-2200-13**			**1**	
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
386		**S-2200-19**	**S-2200-23**		**1**	
	1974	S-2200-19	Drift af anlæg for ørredopdræt mellem Tærø og Møn			
	1962	S-2200-23	Dækmole ud for matrikel nummer 34g, Børges Alle 13			
387		**S-2200-29**	**S-2200-38**		**1**	
	1977	S-2200-29	Saltvandsørreddambrug i Hirsholmene Havn			
	1977	S-2200-30	Laksegårde i Isefjorden, Rørvig			
	1966	S-2200-33	Reetablering af dæmning ved Ølsemagle revle			
	1977	S-2200-34	Tilladelse til saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1977	S-2200-35	Udsætning og optagning af lystbåde i Dragsholm kommune			
	1978	S-2200-36	Etablering af dæmning ud på søterritoriet,Nørskov Vig			
	1978	S-2200-37	Havbrug i Guldborgsund			
	1955	S-2200-38	Langebro i Ålsgårde, Helsingør kommune			
388		**S-2200-39**			**1**	
	1978	S-2200-39	Rantzausminde bådebyggeri. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
389		**S-2200-40**	**S-2200-59**		**1**	
	1978	S-2200-40	Etablering af havbrug i Præstø Fjord			
	1978	S-2200-41	Træningsbane for kaproere og optimistjoller i Nysted Nor			
	1979	S-2200-42	Etablering af et marint ørreddambrug ved Fyenshoved			
	1979	S-2200-43	Opankring af tidligere Bornholmerbåd i Kongedybet			
	1979	S-2200-44	Nedlægning af plastrør til varmepudeanlæg, Hellerup			
	1979	S-2200-46	Mole-og ophalingsspil, Sejerø			
	1979	S-2200-47	Etablering af mole og opstilling af sorteringsanlæg, Bøjden			
	1979	S-2200-48	Anlæg ud for matrikel nr.8a, Randrup by, Vestervig sogn			
	1980	S-2200-51	Ørredopdræt uden for Langø Havn			
	1980	S-2200-52	Saltvandsdambrug ved Klinteby, Storstrøms amt			
	1980	S-2200-53	Etablering af saltvandsdambrug på Bogø			
	1981	S-2200-54	Muslingedyrkning i Isefjorden			
	1981	S-2200-55	Varmepumpeanlæg i Hårby			
	1981	S-2200-56	Fortøjningsarrangement ved Majbølle, Grønsund			
	1981	S-2200-58	Jordvarmeanlæg, Vordingborg			
	1981	S-2200-59	Opfyldning ved Thurø			
390		**S-2200-60**	**S-2200-65**		**1**	
	1981	S-2200-60	Ny redningshavn i Kastrup Lufthavn			
	1981	S-2200-61	Opfyldning i Agersø Sund			
	1981	S-2200-62	Fjernvarmeledning under Odense Kanal			
	1982	S-2200-63	Etablering af anlæg til produktion af blåmuslinger i Isefjorden			
	1982	S-2200-64	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Leif Davidsen			
	1982	S-2200-65	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Mogens Bendtzen			
391		**S-2200-66**	**S-2200-76**		**1**	
	1982	S-2200-66	Muslingeopdræt i Isefjorden - Hans Jørgen Larsen			
	1982	S-2200-68	Høstning af søsalat i Seden Strand ved Odense			
	1982	S-2200-69	Klage over mole ved Ølsted Strand, Kildebakkerne			
	1982	S-2200-70	Rampe til surferne ved Skovshoved Havn, Gentofte kommune			
	1982	S-2200-71	Høfder, Oure			
	1982	S-2200-72	Etablering af nye øer, Odense Fjord			
	1982	S-2200-73	Cementpram i Roskilde Fjord			
	1982	S-2200-74	Fortøjningsarrangement ved Kronprins Frederiks Bro			
	1982	S-2200-75	Fortøjningssteder, Farøbroerne			
	1982	S-2200-76	Etablering af havbrug ved Musholm Bugt			
392		**S-2200-78**	**S-2200-90**		**1**	
	1983	S-2200-78	Etablering af nyt havbrug øst for Tærø			
	1983	S-2200-79	Etablering af havdambrug i Rudkøbing, Langeland			
	1983	S-2200-80	Overdragelse af tilladelse til havbrug ved Arnager			
	1983	S-2200-81	Østersproduktion øst for Dragerup Skov, Isefjorden			
	1983	S-2200-82	Saltvandsdambrug i Holsteinsborg Nor - ud for Fedet, Glænø			
	1983	S-2200-83	Havdambrug i Fænø Sund			
	1983	S-2200-84	Definition af industriel fiskeproduktion´s tilhørsforhold			
	1983	S-2200-85	Havbrug i Agersøsund			
	1983	S-2200-86	Dyrkningsanlæg for muslinger ved Læsø			
	1983	S-2200-87	Etablering af havbrug for stillehavsøsters i Helnæsbugten			
	1983	S-2200-88	Slidske ved Yderby Lyng, Sjællands Odde			
	1983	S-2200-89	Havbrug i Storebælt			
	1983	S-2200-89-1	Havbrug ved Korsør Nor			
	1983	S-2200-90	Etablering af havbrug ved Illumø			
393		**S-2200-91**			**1**	
	1983	S-2200-91	De danske Statsbaner´s anlægsområde ved Knudshoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
394		**S-2200-92**	**S-2200-103**		**1**	
	1984	S-2200-92	Bølgeenergi pilotprojekt i Øresund			
	1984	S-2200-93	Forsøgshavbrug ved Røddinge Strand			
	1984	S-2200-94	Havbrug vest for Orehæld på Møn			
	1984	S-2200-95	Etablering af havbrug i Siø Sund, Tåsinge			
	1984	S-2200-96	Etablering af havbrug i Lunkebugten, Tåsinge			
	1984	S-2200-97	Etablering af havbrug mellem Tærø og Sjælland			
	1984	S-2200-98	Etablering af havbrug nordøst for Bøsserup Strand, Isefjorden			
	1984	S-2200-100	Bølgeenergiprojekt ved Sjællands Odde			
	1984	S-2200-101	Anlægsrampe for Hoovercraftfartøjer i Kastrup Lufthavn			
	1984	S-2200-102	Genetablering af Charlottenlund Søbadeanstalt			
	1984	S-2200-103	Bro i Nivåbugten			
395		**S-2200-104**	**S-2200-110**		**1**	
	1985	S-2200-104	Tunnel under Guldborgsund			
	1985	S-2200-105	Vandskibaner i Skårupøre Sund og ved Østerskov på Thurø			
	1985	S-2200-106	Moleanlæg ved Baunehøj, Isefjorden			
	1985	S-2200-107	Etablering af slæbested ved Egense			
	1985	S-2200-108	Springvand i Holbæk Fjord			
	1986	S-2200-109	Udlægning af betonfyldte betonrør ved Over Dråby Strand			
	1986	S-2200-110	Fjernelse af stenmole ved Hotel Fåborg Fjord			
396		**S-2200-111**	**S-2200-121**		**1**	
	1986	S-2200-111	Bibeholdelse af mastefundament i Lejre Vig			
	1986	S-2200-112	Etablering af vindmøllepark på Middelgrunden			
	1986	S-2200-113	Pælekonstruktion til maritim brug, Køge Bugt			
	1987	S-2200-114	Matrikulering og etablering af en natursti, Stubbekøbing			
	1987	S-2200-115	Spørgsmål om etablering af høfder ved Kongsmark Strand			
	1987	S-2200-116	Etablering af vindmøllepark syd for Amager			
	1987	S-2200-117	Svajepladser i Roskilde Fjord			
	1987	S-2200-118	Bølgeenergianlæg ved Dueodde			
	1988	S-2200-119	Fortøjningspæle ved Korsør Nor			
	1988	S-2200-120	Placering af vindmøller i Smålandsfarvandet			
	1988	S-2200-121	Pumpestation, Nyborg			
397		**S-2300-1**	**S-2600-4**		**1**	
	1973	S-2300-1	Spørgsmål om fredning overført til Miljøministeriet			
	1967	S-2600-1	Anlæg af lystbådehavne			
	1976	S-2600-3	Oplysninger om lystbådehavne og marinaer			
	1975	S-2600-4	Standardvilkår i forbindelse med godkendelse af lystbådehavne			
398		**S-2600-6**	**S-2700-1**		**1**	
	1977	S-2600-6	Vejledning for etablering af af stenanlæg på søterritoriet			
	1977	S-2600-7	Midlertidige rammer for udbygning af lystbådehavne i Århus amt			
	1977	S-2600-8	Lystbådehavne i hovedstadsområdet			
	1978	S-2600-9	Fortegnelse over lystbådehavne og sejlklubber			
	1978	S-2600-10	Lystbådehavne i Svendborg kommune			
	1978	S-2600-11	Notits vedrørende registrering af fiskefartøjer som lystfartøjer			
	1979	S-2600-12	Indførsel og transit af hunde og katte			
	1979	S-2600-13	Oversigt over lystbådehavne			
	1980	S-2600-14	Vejledning vedrørende anlæg af lystbådehavne			
	1984	S-2600-15	Konference om lystbådehavne			
	1987	S-2600-16	Havnekapacitet, Randers Fjord			
	1972	S-2700-1	Bork Lystbådehavn, Ringkøbing Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
399		**S-2700-1-50-1**	**S-2700-3**		**1**	
	1973	S-2700-1-50-1	Ordensreglement for Bork Havn			
	1969	S-2700-2	Lystbådehavn, Nappedam, Kalø Vig			
	1974	S-2700-2-50-1	Ordensreglement for Nappedam Lystbådehavn			
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg I			
400		**S-2700-3**	**S-2700-5**		**1**	
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg II			
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg I			
401		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg II+III+IV			
402		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg V			
403		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VI			
404		**S-2700-5**	**S-2700-6**		**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VII			
	1975	S-2700-5-50-1	Ordensreglement for Kaløvig Bådehavn			
	1971	S-2700-6	Hvalpsund Lystbådehavn, Farsø			
405		**S-2700-7**	**S-2700-9**		**1**	
	1971	S-2700-7	Lystbådehavn, Hou, Hals kommune			
	1972	S-2700-8	Lystbådehavn, Virksund			
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg I			
406		**S-2700-9**			**1**	
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg II+III			
407		**S-2700-10**	**S-2700-11-50-1**		**1**	
	1972	S-2700-10	Augustenborg Marina			
	1972	S-2700-11	Lystbådehavn, Skaven Strand			
	1979	S-2700-11-50-1	Ordensreglement			
408		**S-2700-12**	**S-2700-12-50-1**		**1**	
	1970	S-2700-12	Søsportshavn, Frederikshavn			
	1975	S-2700-12-50-1	Ordensreglement			
409		**S-2700-13**			**1**	
	1972	S-2700-13	Lystbådehavn, Fanø			
410		**S-2700-14**	**S-2700-18**		**1**	
	1972	S-2700-14	Udvidelse af Hjarbæk Havn			
	1978	S-2700-14-50-1	Ordensreglement			
	1972	S-2700-18	Lystbådehavneanlæg, Sennels Strand			
411		**S-2700-19**			**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg I			
412		**S-2700-19**	**S-2700-21**		**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg II			
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg I			
413		**S-2700-21**	**S-2700-25**		**1**	
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg II			
	1973	S-2700-24	Lystbådehavn, Ringkøbing			
	1973	S-2700-25	Lemvig Marina			
414		**S-2700-26**	**S-2700-27**		**1**	
	1971	S-2700-26	Lystbådehavn, Doverodde			
	1975	S-2700-26-50-1	Ordensreglement			
	1973	S-2700-27	Lystbådehavn, Egense			
415		**S-2700-34**	**S-2700-35**		**1**	
	1973	S-2700-34	Lystbådehavn, Attrup			
	1978	S-2700-34-50-1	Ordensreglement			
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
416		**S-2700-35**	**S-2700-35-50-1**		**1**	
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg II			
	1974	S-2700-35-50-1	Ordensreglement			
417		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg I			
418		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg II+III			
419		**S-2700-37**	**S-2700-38**		**1**	
	1974	S-2700-37	Lystbådehavn, Aså			
	1974	S-2700-37-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2700-38	Lystbådehavn, Marselisborg			
420		**S-2700-40**			**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg I+II+III			
421		**S-2700-40**	**S-2700-40-50-1**		**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg IV			
	1979	S-2700-40-50-1	Ordensreglement			
422		**S-2700-41**			**1**	
	1970	S-2700-41	Lystbådehavn, Norsminde			
423		**S-2700-41-50-1**	**S-2700-46**		**1**	
	1975	S-2700-41-50-1	Ordensreglement			
	1969	S-2700-45	Lokalplan nummer 11, Rønbjerg Havn			
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg I+II			
424		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg III+IV			
425		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord. Læg V			
426		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord Læg VI			
427		**S-2700-47**	**S-2700-48**		**1**	
	1959	S-2700-47	Lystbådehavn, Hadsund			
	1977	S-2700-47-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2700-48	Lystbådehavn, Hou			
428		**S-2700-49**	**S-2700-50**		**1**	
	1975	S-2700-49	Lystbådehavn, Dyvig			
	1970	S-2700-50	Skudehavn, Ebeltoft			
429		**S-2700-50-50-1**	**S-2700-52**		**1**	
	1978	S-2700-50-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2700-52	Lystbådehavn, Kolding			
430		**S-2700-55**	**S-2700-56**		**1**	
	1976	S-2700-55	Lystbådehavn, Nibe			
	1976	S-2700-56	Lystbådehavn, Thisted			
431		**S-2700-57**	**S-2700-58**		**1**	
	1976	S-2700-57	Lystbådehavn, Munkebjerg			
	1970	S-2700-58	Lystbådehavn, Vildsund			
432		**S-2700-59**	**S-2700-60-50-1**		**1**	
	1976	S-2700-59	Besigtigelse af Knebel Bro			
	1977	S-2700-60	Lystbådehavn, Brejning			
	1979	S-2700-60-50-1	Ordensreglement			
433		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg I			
434		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg II			
435		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
436		**S-2700-63**	**S-2700-65-50-1**		**1**	
	1978	S-2700-63	Midlertidigt lystbådehavneanlæg ved Kær Vig, Alssund			
	1978	S-2700-64	Jollehavn i Voerså			
	1978	S-2700-65	Lystbådehavn, Uggelhuse, Randers			
	1979	S-2700-65-50-1	Ordensreglement			
437		**S-2700-66**			**1**	
	1978	S-2700-66	Lystbådehavn, Thyborøn			
438		**S-2700-67**	**S-2700-69**		**1**	
	1978	S-2700-67	Lystbådehavn, Skydebanevej, Limfjorden			
	1978	S-2700-68	Lystbådehavn, Aggersund			
	1979	S-2700-69	Lystbådehavn, Brønsodde, Vejle Fjord			
439		**S-2700-70**	**S-2700-72**		**1**	
	1978	S-2700-70	Lystbådehavn, Udbyhøj Nord			
	1979	S-2700-71	Lystbådehavn, Løgstør			
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg I			
440		**S-2700-72**	**S-2700-74-50-1**		**1**	
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg II			
	1979	S-2700-74	Lystbådehavn, Hobro			
	1981	S-2700-74-50-1	Ordensreglement			
441		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg I			
442		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg II			
443		**S-2700-77**	**S-2700-80**		**1**	
	1979	S-2700-77	Lystbådehavn, Snaptun			
	1979	S-2700-78	Lystbådehavn, Kollund			
	1978	S-2700-79	Læmole ved Grønninghoved Strand, Christiansfeld			
	1974	S-2700-80	Placering af jernskrog i Varnæs Vig			
444		**S-2700-81**	**S-2700-87**		**1**	
	1979	S-2700-81	Skødshoved Bro Jollehavn, Mols			
	1979	S-2700-83	Lystbådehavn, Gråsten			
	1979	S-2700-84	Lystsejlads, Se S-2700-75			
	1980	S-2700-86	Havneanlæg i Ringkøbing Fjord ud for Stauning Vesterstrand,Skjern			
	1981	S-2700-87	Lystbådehavn, Rosenvold, Vejle			
445		**S-2700-88**	**S-2700-91**		**1**	
	1981	S-2700-88	Jollehavn i Flensborg Fjord mellem Rendbjerg og Egeskov			
	1963	S-2700-90	Sundby-Hvorup Sejlklub´s lystbådehavn			
	1983	S-2700-90-50-1	Ordensreglement			
	1987	S-2700-91	Lystbådehavn, Mommark			
446		**S-2700-92**	**S-2700-95**		**1**	
	1982	S-2700-92	Skitseprojekt til udvidelse af Øster Hurup Havn			
	1982	S-2700-93	Lystbådehavn, Mellerup			
	1983	S-2700-94	Lystbådehavn, Grenå			
	1983	S-2700-95	Lystbådehavn, Sundsøre			
447		**S-2700-96**	**S-2700-99**		**1**	
	1983	S-2700-96	Bådehavn, Skovby Landing, Hørup Havn			
	1984	S-2700-97	Lystbådehavn, Gyldendal			
	1985	S-2700-98	Jollehavn, Haverslev			
	1985	S-2700-99	Lystbådehavn, Endelave			
448		**S-2700-100**	**S-2700-101**		**1**	
	1986	S-2700-100	Lystbådehavn, Gjøl Havn			
	1983	S-2700-101	Broer ved Spang Nor, Ulkebøl			
449		**S-2700-102**			**1**	
	1987	S-2700-102	Lystbådehavn, Kongsdal			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
450		**S-2700-106**	**S-2800-1**		**1**	
	1988	S-2700-106	Lystbådehavn, Kollund Lillestrand			
	1965	S-2800-1	Lystbådehavn, Frederikssund			
451		**S-2800-2**			**1**	
	1969	S-2800-2	Lystbådehavn, Rådalsgård, Jyllinge			
452		**S-2800-3**			**1**	
	1971	S-2800-3	Lystbådehavn, Dragør			
453		**S-2800-4**	**S-2800-4-50-1**		**1**	
	1965	S-2800-4	Vedbæk Havn			
	1965	S-2800-4-50-1	Ordensreglement			
454		**S-2800-5**			**1**	
	1971	S-2800-5	Lystbådehavn, Sundby, Nykøbing Falster			
455		**S-2800-6**			**1**	
	1971	S-2800-6	Lystbådehavn, Kerteminde			
456		**S-2800-8**	**S-2800-12**		**1**	
	1964	S-2800-8	Lystbådehavn, Jyllinge			
	1972	S-2800-10	Jyllinge Sejlklub´s ansøgning om lystbådehavn			
	1971	S-2800-11	Lystbådehavn, Stubbekøbing			
	1971	S-2800-12	Godkendelse af projekt til lystbådehavneanlæg,Stubbekøbin			
457		**S-2800-15**	**S-2800-16**		**1**	
	1972	S-2800-15	Lystbådehavn, Masnedø			
	1971	S-2800-16	Lystbådehavn, Blans Havn			
458		**S-2800-17**	**S-2800-19**		**1**	
	1972	S-2800-17	Lystbådehavn, Fakse Ladeplads			
	1970	S-2800-19	Lystbådehavn, Brøndby Strand			
459		**S-2800-20**	**S-2800-23-50-1**		**1**	
	1971	S-2800-20	Lystbådehavn, Klintebjerg			
	1972	S-2800-21	Ulovligt havneanlæg ved Appenæs, Otto baron Reedtz-Thott			
	1954	S-2800-23-50-1	Ordensreglement			
460		**S-2800-24**	**S-2800-25**		**1**	
	1968	S-2800-24	Lystbådehavn, Rantzausminde			
	1959	S-2800-25	Lystbådehavn, Rungsted			
461		**S-2800-26**			**1**	
	1967	S-2800-26	Lystbådehavn, Nivå. Læg I+II			
462		**S-2800-27**	**S-2800-27-50-1**		**1**	
	1972	S-2800-27	Lystbådehavn, Karrebæksminde			
	1979	S-2800-27-50-1	Ordensreglement			
463		**S-2800-30**	**S-2800-41**		**1**	
	1967	S-2800-30	Broanlæg i Selsø Møllekrog, Skibby			
	1982	S-2800-30-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2800-35	Næstved Sejlklub´s Jolleafdeling Ydernæs i Karrebæk Fjord			
	1971	S-2800-41	Helligpeder Bådehavn, Bornholm			
464		**S-2800-42**	**S-2800-42-50-1**		**1**	
	1973	S-2800-42	Holbæk Marina, Dragerup Vig			
	1975	S-2800-42-50-1	Ordensreglement			
465		**S-2800-43**			**1**	
	1973	S-2800-43	Lystbådehavn, Omø			
466		**S-2800-44**			**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg I			
467		**S-2800-44**	**S-2800-49**		**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg II			
	1974	S-2800-46	Lystbådehavn, Vallø			
	1971	S-2800-49	Lystbådehavn for grundejerforeningen"Kindvig Enge"			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
468		**S-2800-50**	**S-2800-53-50-1**		**1**	
	1974	S-2800-50	Lystbådehavn , Hørby			
	1978	S-2800-50-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-51-50-1	Ordensreglement			
	1970	S-2800-52	Bådebro, Kertinge Nor, Munkebo			
	1974	S-2800-53	Lystbådehavn, Sylowsvej, Korsør			
	1975	S-2800-53-50-1	Ordensreglement			
469		**S-2800-54**	**S-2800-55**		**1**	
	1966	S-2800-54	Helsingør Nordhavn, tværmole med bådebro			
	1962	S-2800-54-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-55	Lystbådehavn, Langø			
470		**S-2800-56**	**S-2800-57**		**1**	
	1974	S-2800-56	Lystbådehavn, Agernakke, Roskilde Fjord			
	1959	S-2800-57	Bådebroer i Præstø Havn			
471		**S-2800-58**			**1**	
	1974	S-2800-58	Lystbådehavn, Kignæs			
472		**S-2800-58-50-1**	**S-2800-61**		**1**	
	1974	S-2800-58-50-1	Ordensreglement			
	1953	S-2800-60	Strib Bådehavn			
	1978	S-2800-60-70-78	Strib Bådehavn, skibs- og vareafgifter			
	1975	S-2800-61	Lystbådehavn, Roskilde			
473		**S-2800-62**	**S-2800-62-50-1**		**1**	
	1975	S-2800-62	Lystbådehavn, Kastrup, Tårnby kommune			
	1977	S-2800-62-50-1	Ordensreglement			
474		**S-2800-64**			**1**	
	1975	S-2800-64	Lystbådehavn, Gedser. Læg I+II			
475		**S-2800-64-50-1**	**S-2800-70**		**1**	
	1978	S-2800-64-50-1	Ordensreglement for Gedser Lystbådehavn			
	1976	S-2800-65	Bådepladser i hovedstadsområdet			
	1961	S-2800-67-50-1	Ordenreglement for Skovshoved Strand			
	1976	S-2800-69	Broanlæg, Snekkersten			
	1976	S-2800-70	Lystbådehavn, Rønne			
476		**S-2800-71**	**S-2800-72**		**1**	
	1976	S-2800-71	Lystbådehavn, Rødvig Havn			
	1976	S-2800-72	Lystbådehavn, Gammel Hestehauge, Svendborg Sund			
477		**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
	1976	S-2800-73	Lystbådehavn, Køge. Læg I+II			
	1979	S-2800-73-50-1	Ordensreglement			
478		**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
	1976	S-2800-74	Lystbådehavn, Gisseløre, Kalundborg Fjord			
	1976	S-2800-74-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg I			
479		**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg II			
	1978	S-2800-75-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2800-78	Lystbådehavn, Frederikssund Havn			
480		**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
	1977	S-2800-79	Lystbådehavn, Nykøbing Sjælland			
	1977	S-2800-80-50-1	Ordensreglement			
481		**S-2800-81**			**1**	
	1977	S-2800-81	Lystbådehavn, Veddelev Hage, Roskilde Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
482		**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
	1977	S-2800-82	Lystbådehavn, Maltrup Vænge, Sakskøbing			
	1972	S-2800-83	Bro og estakadeværk ved Skælskør Amatør Sejlklub			
	1977	S-2800-85	Lystbådehavn, Gamborg Fjord			
483		**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
	1977	S-2800-87	Lystbådehavn, Valdemars Slot, Tåsinge			
	1977	S-2800-88	Lystbådehavne, Køge Bugt Strandpark. Læg I+II			
484		**S-2800-88-1**			**1**	
	1979	S-2800-88-1	Udbygning for havn nummer 1, Køge Bugt Strandpark			
485		**S-2800-88-2**			**1**	
	1978	S-2800-88-2	Udbygning for havn nummer 2, Vallensbæk			
486		**S-2800-88-3**			**1**	
	1978	S-2800-88-3	Udbygning for havn nummer 3, Ishøj			
487		**S-2800-88-4**			**1**	
	1978	S-2800-88-4	Udbygning for havn nummer 4, Hundige Havn			
488		**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
	1979	S-2800-88-4-a	Havneø 4a, Hundige			
	1979	S-2800-88-4-b	Havneø 4b, Hundige			
	1978	S-2800-91	Lystbådehavn, Guldborg			
	1976	S-2800-93	Lystbådehavn, Troense			
489		**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
	1979	S-2800-94	Lystbådehavn, Bagenkop			
	1979	S-2800-95	Ophalingsplads i Arnakke			
	1979	S-2800-96	Eventuel etablering af lystbådehavn i Køge Bugt			
	1980	S-2800-99	Lystbådehavn, Ronæsbro			
	1980	S-2800-100	Små-bådehavn, Hasle Havn			
	1980	S-2800-101	Lystbådehavn, Mårup			
490		**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
	1987	S-2800-102	Lystbådehavn, Kongebro, Middelfart			
	1980	S-2800-102-50-1	Ordensreglement			
491		**S-2800-103**			**1**	
	1982	S-2800-103	Udbedring og udvidelse af Faldsled Havn. Læg I+II			
492		**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
	1971	S-2800-103-1	Matrikulering og skelforandring, matrikel nr. 20, Faldsled By			
	1972	S-2800-104	Lystbådehavn, Rødvig			
493		**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
	1981	S-2800-105	Lystbådehavn, Klintholm Havn. Læg I+II			
	1982	S-2800-106	Lystbådehavn, Røsnæs			
494		**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
	1983	S-2800-107	Forslag til lokalplan nummer 21, Rødby			
	1984	S-2800-108	Godkendelse af fast anlæg ud for matrikel nr. 28a, Hesselø			
	1985	S-2800-110	Udvidelse af Vindeby Havn, Tåsinge			
	1985	S-2800-111	Lystbådehavn, Skarø			
495		**S-2800-112**			**1**	
	1985	S-2800-112	Lystbådehavn, Bandholm. Læg I+II			
496		**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
	1985	S-2800-113	Lystbådehavn, Agersø			
	1986	S-2800-114	Havneanlæg på Feddet, Gavnø Gods og havneanlæg-Roholte			
	1987	S-2800-115	Forslag til lokalplan nummer I-F 301, Hotel Assens Marina			
497		**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
	1987	S-2800-116	Anlæg af marina på Nordsjællands kyst ved Rågeleje			
	1987	S-2800-117	Feriecenter ved Reersø Havn			
	1987	S-2800-118	Lystbådehavn, Gilleleje			
	1987	S-2800-119	Lystbådehavn, Strøby Ladeplads			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
498		**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
	1987	S-2800-120	Stenkastningsmole ved indsejlingen til Fjellebroen Havn			
	1988	S-2800-124	Lokalplan nummer 15, fritidshavn i Sortsø			
	1988	S-2800-125	Lystbådehavn, Tisvildeleje			
	1978	S-2900-6-50-1	Ordensreglement for Nordre Arbejdshavn			
	1978	S-2900-6-60	Klassifikationsplan, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1971	S-2900-6-60-2	Kontrakt med Limfjordsøsterskompagniet om leje af areal			
	1977	S-2900-6-70-78	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1979	S-2900-6-70-79	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-80	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-81	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1982	S-2900-6-70-82	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1983	S-2900-6-70-84	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1984	S-2900-6-70-85	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1987	S-2900-6-78-2	Godkendelse af fyldplads på Agger Tange			
	1972	S-2900-6-100-1	Nordre Arbejdshavn, Agger			
499		**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
	1983	S-2900-10-1	Regnskabsafslutning 1984+1985, Anlægskonto finanslov 1984			
	1977	S-2900-10-77/78	Regnskab, Finansåret 1977/78			
	1978	S-2900-10-78	Regnskab, Finansåret 1978			
	1979	S-2900-10-79	Regnskab, Finansåret 1979			
	1980	S-2900-10-80	Regnskab, Finansåret 1980			
	1981	S-2900-10-81	Regnskab, Finansåret 1981			
500		**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
	1982	S-2900-10-82	Regnskab, Finansåret 1982			
	1976	S-2900-20-4	Godtgørelse for merarbejde			
	1979	S-2900-20-4-1	Ydelse af § 1, stk. 2-tillæg til landmålingstekniker Søren Dalgård			
	1987	S-2900-20-4-3	Betaling for tredelt tjeneste			
	1968	S-2900-20-7	Rådighedstjenesten i forbindelse med stormflodsledelsen			
501		**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
	1977	S-2900-20-8	Udgifter i forbindelse med lære- og praktikpladser			
	1977	S-2900-20-9	Varsling i henhold til afskedigelser i større omfang			
	1977	S-2900-20-10	Spørgsmål om erstatning for anvist arbejde uden for akkord			
	1980	S-2900-20-12	Oprettelse af et forfremmelsesnævn			
	1981	S-2900-20-13	Akademikernes Centralorganisation			
	1981	S-2900-20-14	Uniformsregulativ			
	1981	S-2900-30-1	Ledig stilling som kontorchef i kystinspektoratet			
502		**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
	1970	S-2900-31-78-2	Frederik den Syvendes Kanal, Løgstør			
	1976	S-2900-60	Klassifikationsplan			
	1975	S-2900-60-1	Overenskomst Finansministeriet og Specialarbejderforbund			
503		**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
	1967	S-2900-60-5	Overenskomst, Finansministeriet og Snedker-Tømrerforbundet			
	1978	S-2900-78	Personalebladet "Kyst-nyt"			
	1985	S-2900-78-3	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			
	1985	S-2900-78-4	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
504		**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
	1976	S-2900-81-1	Bevilling til afhændelse af matrikel nummer 54a, Harboøre			
	1977	S-2900-81-2	Lysning af servitut ved Sønderborg Lufthavn			
	1976	S-2900-81-3	Afhændelse af baneareal ved Harboøre til lodsejere			
	1977	S-2900-81-4	Adgangsvej til færgeleje, Nordre Limfjordstange			
	1978	S-2900-81-5	Bebyggelse og fiskeplads nord for Harboøre			
	1979	S-2900-81-6	Afståelse af areal til vejformål, Skærbæk			
	1981	S-2900-81-7	Reetablering af Svaneholm ledefyrlinie			
	1974	S-2900-82-2	Støbning-betonelementer på kystinspektoratets arbejdspladser			
	1974	S-2900-82-3	Tjenestebil til personbefordring			
	1976	S-2900-82-4	Anskaffelse af EDB-udstyr			
	1977	S-2900-82-6	Indkøb af strømmåleudstyr			
	1977	S-2900-82-7	Anskaffelse af positionsudstyr			
	1978	S-2900-82-9	Anskaffelse af hydraulisk gravemaskine ved høfdereparationer			
	1979	S-2900-82-10	Anskaffelse af elektronisk tachymeter			
505		**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
	1956	S-2900-94-20-2	Kompensationsordning for personale			
	1962	S-2900-94-50-1	Klapbro ved Ribe kammersluse			
	1971	S-2900-94-78-2	Ribe kammersluse, retssag			
506		**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
	1955	S-2900-94-97-1	Tjenesteboligerne ved Ribe kammersluse			
	1979	S-2900-94-100-2	Overdragelse af Ribe kammersluse til Ribe kommune			
	1971	S-2900-97-1	Kontorlokaler i Lemvig. Læg I+II			
507		**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
	1980	S-2900-97-2	Personaleforeningen "Finnehuset", Agger			
	1976	S-2900-100-4	Strandfodring, Thorsminde			
	1977	S-2900-100-6	Erstatningssager for færdselsuheld			
	1977	S-2900-100-8	Hoveddæmning, Gudenåen			
	1978	S-2900-100-9	Lejekontrakt Hydraulisk Institut-Skibsteknisk Laboratorium			
	1979	S-2900-100-10	Udnyttelse af jagtretten til statens arealer			
508		**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
	1980	S-2900-100-11	Retssager anlagt af Regnecentralen mod 17 statsinstitutioner			
	1980	S-2900-100-12	Tilmelding til bedriftssundhedstjeneste			
	1983	S-2900-100-13	Ordensreglement for Thorsminde Havn			
	1983	S-2900-100-14	Uddybning af Kalvebodløbet			
	1983	S-2900-100-15	Udleje af fiskeri i Flade Sø			
	1984	S-2900-100-16	Oprettelse af et oceanografisk center ved Meteorologisk Institut			
509		**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
	1984	S-2900-100-17	Udskiftning af statens uddybningsmateriel			
	1984	S-2900-100-18	Lemvig, 750 års jubilæum			
	1984	S-2900-100-19	Kystinspektoratets adgang til at føre lagerbeholdningskonto			
	1987	S-2900-100-21	Register for løn- og personalesystem			
	1987	S-2900-100-22	Projekt til samarbejde mellem privat og offentlig sektor			
	1974	S-2900-131-60-69	Lejemål vedrørende matrikel nummer 86cg, Thyborøn			
510		**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
	1974	S-2900-131-81-1	Afhændelse af ejendommen matrikel nummer 86bp, Thyborøn			
	1980	S-2900-131-81-2	Salg og mageskifte af arealer i Thyborøn - Hvide Sande			
	1987	S-2900-131-81-3	Salg af matrikel nummer 90 til Ulla Nielsen, Thyborøn			
	1974	S-2900-161-100-3	Statens eventuelle køb af halvøen Skallingen			
	1978	S-2900-161-100-4	Jagten på statens arealer på Skallingen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
511		**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
	1979	S-2900/79	Kystnyt - 1979			
	1980	S-2900/80	Kystnyt - 1980			
	1981	S-2900/81	Kystnyt - 1981			
	1982	S-2900/82	Kystnyt - 1982			
	1983	S-2900/83	Kystnyt - 1983			
512		**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
	1973	S-2900-alm-1	Kystinspektoratets organisation og personaleoversigt			
	1974	S-2900-alm-4-1	Stillinger i Kystinspektoratet			
	1984	S-2900-alm-4-2	Smedeværksted i Thyborøn			
513		**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
	1978	S-2900-a-3	Civilingeniør Jens Otto Andersen,			
	1965	S-2900-b-1	Civilingeniør J. Bulow Beck			
	1971	S-2900-b-2	Elektroniktekniker Karsten Bønding			
	1970	S-2900-b-3	Ingeniør K. Bjørnlund-Larsen			
	1954	S-2900-b-5	Overkonstruktør Thomas Rud Borgholm			
	1978	S-2900-b-6	Civilingeniør Erling Bay			
	1979	S-2900-c-3	Teknisk assistent Kim Kappel Christensen			
	1971	S-2900-e-1	Teknisk assistent Lene Emtkjær			
	1979	S-2900-f-1	Teknikumingeniør Preben Friis			
	1954	S-2900-g-1	Kontorchef Hans Frede Gnauer			
514		**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
	1952	S-2900-h-1	Civilingeniør F. Hofdahl			
	1961	S-2900-h-2	Civilingeniør Evan Hansen			
	1983	S-2900-j-5	Civilingeniør John Jensen			
	1979	S-2900-k-3	Civilingeniør Søren Knudsen			
	1980	S-2900-k-4	Teknisk assistent Grethe Stougaard Kristensen			
	1982	S-2900-k-5	Landmålingstekniker Jens Kjeldgaard			
	1985	S-2900-k-6	Ingeniør Bjørn Knudsen			
	1969	S-2900-l-1	Civilingeniør Christian Laustrup			
515		**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
	1971	S-2900-l-2	Konstruktør H.J. Lavrsen			
	1974	S-2900-l-3	Kontorfuldmægtig Anne Lund			
	1980	S-2900-l-4	Opmålingstekniker Asger Lauridsen			
	1985	S-2900-l-5	Teknisk assistent Tove Lisby			
	1974	S-2900-m-1	Formand Thomas Mensel			
	1978	S-2900-m-3	Civilingeniør Søren Mikkelsen			
	1980	S-2900-m-4	Civilingeniør H. Toxvig Madsen			
	1980	S-2900-n-5	Civilingeniør R. Birch Nielsen			
	1983	S-2900-n-6	Tømrer Verner Ø. Nielsen			
	1983	S-2900-n-7	Civilingeniør Niels H. Worm Nielsen			
	1981	S-2900-o-1	Teknisk assistent J.M. Olesen			
	1976	S-2900-r-1	Teknisk assistent Ole L. Røn			
	1980	S-2900-r-2	Teknisk assistent Lena Rasmussen			
	1952	S-2900-s-1	Kystdirektør H.B. Sørensen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
516		**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
	1970	S-2900-s-3	Teknikumingeniør B. Sandgrav			
	1979	S-2900-s-6	Akademiingeniør N.J. Springborg			
	1979	S-2900-s-7	Assistent Tove Saugmandsgård			
	1972	S-2900-t-1	Civilingeniør Flemming Thyme			
	1978	S-2900-t-2	Akademiingeniør H. Tobiasen			
	1979	S-2900-t-3	Teknikumingeniør Peter Thyssen			
	1987	S-2900-t-4	Karen Margrethe Tommerup,pension efter Ib Tommerup			
	1983	S-2900-v-2	Tømrersvend Sven Frichmann Villemoes			
	1983	S-2900-w-1	Teknikumingeniør Poul Wittus			
517		**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
	1974	S-3000-1	Dybdeforholdene i Drogden			
	1974	S-3000-2	Ny sejlrende til Agger Havn			
	1975	S-3000-3	Sejlrende ved Sælhundeholm Løb, Thyborøn			
	1979	S-3000-4	Gravning af sejlrende i Nissum Fjord			
518		**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
	1980	S-3000-5	Etablering af ny rute ved Hatter Barn			
	1980	S-3000-6	Uddybning af sejlløbet mellem Kattegat og Aalborg			
	1983	S-3000-7	Uddybning af sejlrende ved Kalvehave			
	1984	S-3000-8	Tilsanding af sejlrenden over Løgstør Grunde			
519		**S-3000-9**			**1**	
	1969	S-3000-9	Uddybning af Højestenenеløbet Ærøskøbing og Svendborg			
520		**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	
	1985	S-3000-10	Klapplads for Sælhundeholm Løb			
	1986	S-3000-11	Oprensning af sejlrende i Ringkøbing Fjord til Nørre Lyngvig			

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
1	S-100-1	S-100-2		1	
2	S-100-2			1	
3	S-100-2-80			1	
4	S-100-2-81			1	
5	S-100-2-82			1	
6	S-100-2-82			1	
7	S-100-2-82			1	
8	S-100-2-83			1	
9	S-100-2-83			1	
10	S-100-2-84			1	
11	S-100-2-84			1	
12	S-100-2-85			1	
13	S-100-2-86			1	
14	S-100-2-87	S-100-2-88		1	
15	S-100-7			1	
16	S-100-7-1	S-100-9		1	
17	S-100-12	S-100-15		1	
18	S-100-15			1	
19	S-100-16	S-100-21		1	
20	S-100-21	S-100-23		1	
21	S-100-24			1	
22	S-100-26			1	
23	S-100-30	S-100-36		1	
24	S-100-38	S-100-45		1	
25	S-100-46			1	
26	S-100-47	S-100-53		1	
27	S-100-54	S-100-60		1	
28	S-100-60			1	
29	S-100-60			1	
30	S-100-61	S-100-69		1	
31	S-100-70	S-100-76		1	
32	S-100-77	S-100-84		1	
33	S-100-84	S-100-91		1	
34	S-200-1-78	S-200-1-81		1	
35	S-200-1-82	S-200-1-88		1	
36	S-200-8	S-300-1		1	
37	S-300-1-20-2	S-300-2-7		1	
38	S-300-2-7-1			1	
39	S-300-2-7-1			1	
40	S-300-2-8			1	
41	S-300-2-9			1	
42	S-300-2-20-1	S-300-2-100-6		1	
43	S-300-2-100-7	S-300-6		1	
44	S-300-6-3	S-300-6-20-1		1	
45	S-300-6-20-2	S-300-7-8		1	
46	S-300-7-8			1	
47	S-300-7-8	S-300-7-9		1	
48	S-300-8			1	
49	S-300-8-2	S-300-8-83		1	
50	S-300-9			1	
51	S-300-9-20-1	S-300-10-20-1		1	
52	S-300-10-20-2	S-300-12		1	
53	S-300-12-20-1	S-300-13-8		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
54	S-300-13-9			1	
55	S-300-13-20-1	S-300-13-100-2		1	
56	S-300-13-100-3			1	
57	S-300-14	S-300-18-1		1	
58	S-300-19-2			1	
59	S-300-19-2			1	
60	S-300-19-4			1	
61	S-300-19-4			1	
62	S-300-19-4			1	
63	S-300-19-4			1	
64	S-300-19-4			1	
65	S-300-19-4			1	
66	S-300-19-4			1	
67	S-300-19-4-1			1	
68	S-300-19-4-1			1	
69	S-300-19-4-1			1	
70	S-300-19-4-1			1	
71	S-300-19-4-2			1	
72	S-300-19-4-2			1	
73	S-300-19-4-2			1	
74	S-300-19-4-3			1	
75	S-300-19-4-3			1	
76	S-300-19-4-3			1	
77	S-300-19-4-3	S-300-19-6		1	
78	S-300-19-7			1	
79	S-300-19-9	S-300-19-10		1	
80	S-300-19-10-1			1	
81	S-300-19-11	S-300-19-15		1	
82	S-300-23	S-300-23-20-2		1	
83	S-300-23-100-1			1	
84	S-300-23-100-2	S-300-26		1	
85	S-300-27			1	
86	S-300-27	S-300-29		1	
87	S-400-1	S-500-7-20-2		1	
88	S-500-8	S-500-10		1	
89	S-500-11	S-500-14-6		1	
90	S-500-14-7	S-500-18		1	
91	S-500-18-20-1	S-500-24		1	
92	S-600-2	S-600-3-40-1		1	
93	S-600-4	S-600-6-10-30		1	
94	S-600-6-20-1	S-600-14-10-30		1	
95	S-600-14-20-1	S-600-19-20-1		1	
96	S-600-20	S-600-32-20-1		1	
97	S-600-33	S-600-42		1	
98	S-600-42-20-1	S-600-46-20-1		1	
99	S-600-47-20-1	S-600-64		1	
100	S-600-65			1	
101	S-600-65			1	
102	S-600-66	S-600-70		1	
103a	S-600-I-12	S-600-I-12-20-2		1	
103b	S-600-I-12-50-1	S-600-I-12-100-3		1	
104	S-600-II-13	S-600-II-13-10		1	
105	S-600-II-13-20-1	S-600-II-13-60-1		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
106	**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
107	**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
108	**S-700-2**			**1**	
109	**S-700-2**			**1**	
110	**S-700-2**			**1**	
111	**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
112	**S-700-9**			**1**	
113	**S-700-10**			**1**	
114	**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
115	**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
116	**S-700-18**			**1**	
117	**S-700-18**			**1**	
118	**S-700-18**			**1**	
119	**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
120	**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
121	**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
122	**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
123	**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
124	**S-700-18-15**			**1**	
125	**S-700-18-16**			**1**	
126	**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
127	**S-700-19**			**1**	
128	**S-700-19**			**1**	
129	**S-700-19**			**1**	
130	**S-700-19**			**1**	
131	**S-700-19-1**			**1**	
132	**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
133	**S-700-19-3**			**1**	
134	**S-700-19-4**			**1**	
135	**S-700-19-5**			**1**	
136	**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
137	**S-700-20**			**1**	
138	**S-700-20**			**1**	
139	**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
140	**S-700-23**			**1**	
141	**S-700-23**			**1**	
142	**S-700-23**			**1**	
143	**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
144	**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
145	**S-700-24**			**1**	
146	**S-700-24**			**1**	
147	**S-700-24**			**1**	
148	**S-700-24**			**1**	
149	**S-700-24**			**1**	
150	**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
151	**S-700-24-1**			**1**	
152	**S-700-24-1**			**1**	
153	**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
154	**S-800-1**			**1**	
155	**S-800-2**			**1**	
156	**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
157	**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
158	**S-800-6**			**1**	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
159	S-800-9			1	
160	S-800-9			1	
161	S-800-9			1	
162	S-800-10	S-800-10-80-4		1	
163	S-800-10-81-12	S-800-12		1	
164	S-800-12	S-800-20		1	
165	S-800-22-2			1	
166	S-800-22-2	S-800-22-3		1	
167	S-800-24	S-800-27		1	
168	S-800-27			1	
169	S-800-27	S-800-27-1		1	
170	S-800-28			1	
171	S-800-28			1	
172	S-800-30			1	
173	S-800-31	S-800-39		1	
174	S-800-40			1	
175	S-800-40			1	
176	S-800-41	S-800-42		1	
177	S-800-42			1	
178	S-800-42			1	
179	S-800-42			1	
180	S-800-44	S-800-46		1	
181	S-800-47			1	
182	S-800-48	S-800-51		1	
183	S-800-52	S-800-56		1	
184	S-900-2	S-900-24		1	
185	S-900-25			1	
186	S-900-25			1	
187	S-900-25			1	
188	S-900-26	S-900-36		1	
189	S-900-44	S-900-64		1	
190	S-900-65	S-900-72		1	
191	S-900-73	S-900-81		1	
192	S-900-82	S-900-90		1	
193	S-900-91			1	
194	S-900-91			1	
195	S-900-91			1	
196	S-900-92	S-900-105		1	
197	S-1000-1	S-1000-7		1	
198	S-1000-24	S-1000-30-20-1		1	
199	S-1000-34	S-1000-34-1		1	
200	S-1000-37			1	
201	S-1000-37	S-1000-37-20-1		1	
202	S-1000-42	S-1000-50		1	
203	S-1000-51	S-1000-52		1	
204	S-1000-53	S-1000-64		1	
205	S-1000-66	S-1000-74		1	
206	S-1000-75	S-1000-82		1	
207	S-1000-83	S-1000-91		1	
208	S-1000-93	S-1000-107		1	
209	S-1000-108	S-1000-109		1	
210	S-1000-111	S-1000-122		1	
211	S-1100-2	S-1200-3		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
212	S-1200-11	S-1200-12		1	
213	S-1200-13	S-1200-18		1	
214	S-1200-21			1	
215	S-1200-21	S-1200-24		1	
216	S-1200-26			1	
217	S-1200-26			1	
218	S-1200-26			1	
219	S-1200-29	S-1200-31		1	
220	S-1200-32	S-1200-36		1	
221	S-1200-39	S-1200-43		1	
222	S-1200-47	S-1200-55		1	
223	S-1200-61	S-1200-68		1	
224	S-1200-69			1	
225	S-1200-69			1	
226	S-1200-69			1	
227	S-1200-69			1	
228	S-1200-69			1	
229	S-1200-71	S-1200-76		1	
230	S-1200-77	S-1200-78		1	
231	S-1200-80			1	
232	S-1200-81	S-1200-89		1	
233	S-1200-90	S-1200-93		1	
234	S-1200-94	S-1200-100		1	
235	S-1200-101	S-1200-103		1	
236	S-1200-104	S-1200-107		1	
237	S-1200-108	S-1200-114		1	
238	S-1200-115	S-1200-123		1	
239	S-1300-1			1	
240	S-1300-2			1	
241	S-1300-3			1	
242	S-1300-5			1	
243	S-1300-7	S-1300-8		1	
244	S-1300-11			1	
245	S-1300-11			1	
246	S-1300-13	S-1300-14		1	
247	S-1300-15			1	
248	S-1300-15			1	
249	S-1300-23	S-1300-26		1	
250	S-1300-27	S-1300-34		1	
251	S-1300-35	S-1300-41		1	
252	S-1300-43	S-1300-52		1	
253	S-1300-57			1	
254	S-1300-57	S-1300-66		1	
255	S-1300-71			1	
256	S-1300-71			1	
257	S-1300-71			1	
258	S-1300-78	S-1300-83		1	
259	S-1300-85	S-1300-89		1	
260	S-1300-92	S-1300-93-1		1	
261	S-1300-93-2	S-1300-105		1	
262	S-1300-108			1	
263	S-1300-113	S-1300-121		1	
264	S-1300-123	S-1300-126		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
265	S-1300-127	S-1300-132		1	
266	S-1300-134	S-1300-138		1	
267	S-1300-139	S-1300-142		1	
268	S-1300-143	S-1300-148		1	
269	S-1300-150	S-1300-157		1	
270	S-1300-158			1	
271	S-1300-158	S-1300-160		1	
272	S-1300-161	S-1300-163		1	
273	S-1300-164	S-1400-4		1	
274	S-1400-4	S-1400-15		1	
275	S-1500-8-1	S-1500-53		1	
276	S-1500-55	S-1500-73		1	
277	S-1500-74	S-1500-94		1	
278	S-1600-3	S-1600-7		1	
279	S-1600-8	S-1600-24		1	
280	S-1600-28	S-1600-35		1	
281	S-1600-36	S-1600-47		1	
282	S-1600-48	S-1600-50		1	
283	S-1600-51	S-1600-53		1	
284	S-1600-55	S-1600-57		1	
285	S-1600-59	S-1600-64		1	
286	S-1600-65	S-1600-78		1	
287	S-1600-80	S-1600-91		1	
288	S-1600-93	S-1600-99		1	
289	S-1600-102	S-1600-107		1	
290	S-1600-108	S-1600-112		1	
291	S-1600-114			1	
292	S-1600-116	S-1600-123		1	
293	S-1600-125	S-1600-128		1	
294	S-1600-130	S-1600-139		1	
295	S-1600-140	S-1600-143		1	
296	S-1600-144	S-1600-146		1	
297	S-1600-147	S-1600-148		1	
298	S-1600-150	S-1600-156		1	
299	S-1600-157	S-1600-162		1	
300	S-1600-163	S-1600-168		1	
301	S-1600-169	S-1700-13		1	
302	S-1700-15	S-1700-24		1	
303	S-1700-25	S-1700-37		1	
304	S-1700-38	S-1700-47		1	
305	S-1700-48	S-1700-54		1	
306	S-1700-55	S-1700-62		1	
307	S-1700-64	S-1700-72		1	
308	S-1700-73	S-1700-83		1	
309	S-1700-84	S-1700-91		1	
310	S-1700-94	S-1700-98		1	
311	S-1700-101	S-1700-108		1	
312	S-1700-109	S-1700-114		1	
313	S-1700-115	S-1700-118		1	
314	S-1700-119	S-1700-121		1	
315	S-1700-123	S-1700-131		1	
316	S-1700-132	S-1700-140		1	
317	S-1700-141			1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
318	S-1700-142	S-1700-149		1	
319	S-1700-150	S-1700-154		1	
320	S-1700-155	S-1700-158		1	
321	S-1700-159	S-1700-164		1	
322	S-1700-165	S-1700-169		1	
323	S-1700-170	S-1700-174		1	
324	S-1700-175	S-1700-179		1	
325	S-1700-180	S-1700-188		1	
326	S-1700-189	S-1700-193		1	
327	S-1700-194	S-1800-9		1	
328	S-1800-10			1	
329	S-1800-11	S-1900-16		1	
330	S-1900-22	S-1900-47		1	
331	S-1900-53	S-1900-89		1	
332	S-1900-92	S-1900-97		1	
333	S-1900-98	S-1900-104		1	
334	S-1900-105	S-1900-106		1	
335	S-1900-107	S-1900-114		1	
336	S-1900-115	S-1900-124		1	
337	S-1900-125	S-1900-136		1	
338	S-1900-137	S-1900-138		1	
339	S-1900-139	S-1900-145		1	
340	S-1900-146	S-1900-155		1	
341	S-1900-156	S-1900-164		1	
342	S-1900-165	S-1900-175		1	
343	S-1900-176	S-1900-184		1	
344	S-1900-185	S-1900-191		1	
345	S-1900-192	S-1900-196		1	
346	S-1900-197	S-2000-10		1	
347	S-2000-11	S-2000-12-1		1	
348	S-2000-15	S-2000-41		1	
349	S-2000-46	S-2000-54		1	
350	S-2000-55	S-2000-74		1	
351	S-2000-76	S-2000-77		1	
352	S-2000-79	S-2000-82		1	
353	S-2000-87	S-2000-96		1	
354	S-2000-97	S-2000-106		1	
355	S-2000-107	S-2000-112		1	
356	S-2000-114	S-2000-122		1	
357	S-2000-123	S-2000-129		1	
358	S-2000-130	S-2000-148		1	
359	S-2000-149	S-2000-161		1	
360	S-2000-162	S-2000-176		1	
361	S-2000-177	S-2000-181		1	
362	S-2000-182	S-2000-183		1	
363	S-2000-184	S-2000-195		1	
364	S-2000-196	S-2000-208		1	
365	S-2000-209	S-2000-222		1	
366				1	
367	S-2000-235	S-2000-244		1	
368	S-2000-245	S-2000-254		1	
369	S-2000-255	S-2000-262		1	
370	S-2000-263	S-2000-270		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
371	S-2000-271	S-2100		1	
372	S-2100-1	S-2100-5		1	
373	S-2100-9	S-2100-27		1	
374	S-2100-31	S-2100-40		1	
375	S-2100-41	S-2100-56		1	
376	S-2100-57	S-2100-66		1	
377	S-2100-67	S-2100-69		1	
378	S-2100-70	S-2100-98		1	
379	S-2100-99	S-2100-109		1	
380	S-2100-110			1	
381	S-2100-110	S-2100-112		1	
382	S-2100-113	S-2100-119		1	
383	S-2200-3			1	
384	S-2200-10	S-2200-13		1	
385	S-2200-13			1	
386	S-2200-19	S-2200-23		1	
387	S-2200-29	S-2200-38		1	
388	S-2200-39			1	
389	S-2200-40	S-2200-59		1	
390	S-2200-60	S-2200-65		1	
391	S-2200-66	S-2200-76		1	
392	S-2200-78	S-2200-90		1	
393	S-2200-91			1	
394	S-2200-92	S-2200-103		1	
395	S-2200-104	S-2200-110		1	
396	S-2200-111	S-2200-121		1	
397	S-2300-1	S-2600-4		1	
398	S-2600-6	S-2700-1		1	
399	S-2700-1-50-1	S-2700-3		1	
400	S-2700-3	S-2700-5		1	
401	S-2700-5			1	
402	S-2700-5			1	
403	S-2700-5			1	
404	S-2700-5	S-2700-6		1	
405	S-2700-7	S-2700-9		1	
406	S-2700-9			1	
407	S-2700-10	S-2700-11-50-1		1	
408	S-2700-12	S-2700-12-50-1		1	
409	S-2700-13			1	
410	S-2700-14	S-2700-18		1	
411	S-2700-19			1	
412	S-2700-19	S-2700-21		1	
413	S-2700-21	S-2700-25		1	
414	S-2700-26	S-2700-27		1	
415	S-2700-34	S-2700-35		1	
416	S-2700-35	S-2700-35-50-1		1	
417	S-2700-36			1	
418	S-2700-36			1	
419	S-2700-37	S-2700-38		1	
420	S-2700-40			1	
421	S-2700-40	S-2700-40-50-1		1	
422	S-2700-41			1	
423	S-2700-41-50-1	S-2700-46		1	

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
424	S-2700-46			1	
425	S-2700-46			1	
426	S-2700-46			1	
427	S-2700-47	S-2700-48		1	
428	S-2700-49	S-2700-50		1	
429	S-2700-50-50-1	S-2700-52		1	
430	S-2700-55	S-2700-56		1	
431	S-2700-57	S-2700-58		1	
432	S-2700-59	S-2700-60-50-1		1	
433	S-2700-62			1	
434	S-2700-62			1	
435	S-2700-62			1	
436	S-2700-63	S-2700-65-50-1		1	
437	S-2700-66			1	
438	S-2700-67	S-2700-69		1	
439	S-2700-70	S-2700-72		1	
440	S-2700-72	S-2700-74-50-1		1	
441	S-2700-75			1	
442	S-2700-75			1	
443	S-2700-77	S-2700-80		1	
444	S-2700-81	S-2700-87		1	
445	S-2700-88	S-2700-91		1	
446	S-2700-92	S-2700-95		1	
447	S-2700-96	S-2700-99		1	
448	S-2700-100	S-2700-101		1	
449	S-2700-102			1	
450	S-2700-106	S-2800-1		1	
451	S-2800-2			1	
452	S-2800-3			1	
453	S-2800-4	S-2800-4-50-1		1	
454	S-2800-5			1	
455	S-2800-6			1	
456	S-2800-8	S-2800-12		1	
457	S-2800-15	S-2800-16		1	
458	S-2800-17	S-2800-19		1	
459	S-2800-20	S-2800-23-50-1		1	
460	S-2800-24	S-2800-25		1	
461	S-2800-26			1	
462	S-2800-27	S-2800-27-50-1		1	
463	S-2800-30	S-2800-41		1	
464	S-2800-42	S-2800-42-50-1		1	
465	S-2800-43			1	
466	S-2800-44			1	
467	S-2800-44	S-2800-49		1	
468	S-2800-50	S-2800-53-50-1		1	
469	S-2800-54	S-2800-55		1	
470	S-2800-56	S-2800-57		1	
471	S-2800-58			1	
472	S-2800-58-50-1	S-2800-61		1	
473	S-2800-62	S-2800-62-50-1		1	
474	S-2800-64			1	
475	S-2800-64-50-1	S-2800-70		1	
476	S-2800-71	S-2800-72		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
477	**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
478	**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
479	**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
480	**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
481	**S-2800-81**			**1**	
482	**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
483	**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
484	**S-2800-88-1**			**1**	
485	**S-2800-88-2**			**1**	
486	**S-2800-88-3**			**1**	
487	**S-2800-88-4**			**1**	
488	**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
489	**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
490	**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
491	**S-2800-103**			**1**	
492	**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
493	**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
494	**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
495	**S-2800-112**			**1**	
496	**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
497	**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
498	**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
499	**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
500	**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
501	**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
502	**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
503	**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
504	**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
505	**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
506	**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
507	**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
508	**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
509	**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
510	**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
511	**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
512	**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
513	**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
514	**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
515	**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
516	**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
517	**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
518	**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
519	**S-3000-9**			**1**	
520	**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
29-11-2023

Journalnummer:
23/28771

Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
TSR@sa.dk

Sidenummer:
1/1

Ved e-mail af 18. november 2023 har I anmodet om aktindsigt på følgende måde;

"Geohav har tidligere været i dialog med Rigsarkivet om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have haft rekvireret Rigsarkivet adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre;

- *S 1200-12 under pakkenr 212*
- *S 1200-21 under pakkenr 215*

Såfremt ovenstående sager har været tilgået siden 8. september 2022, forespørges ligeledes om muligt, om hvem som har tilgået disse".

Rigsarkivet har behandlet jeres anmodning efter offentlighedsloven.

Under henvisning til offentlighedslovens § 7 kan Rigsarkivet oplyse, at Rigsarkivet via opslag i det interne bestillingssystem har kunnet konstatere, at de omtalte arkivalier i perioden den 8. september 2022 til 18. november 2023 har været bestilt én gang. Bestillingen var foretaget af en medarbejder i Rigsarkivet. Ved forespørgsel har den pågældende medarbejder oplyst, at arkivalierne blev bestilt, da den afleverende myndighed (Transportministeriet) havde spørgsmål til, hvordan afleveringen af arkivalier til Rigsarkivet var foregået. Efter telefonisk drøftelse blev sagen oplyst, og det var herefter ikke nødvendigt at fremtage de omtalte arkivalier og give adgang hertil. Bestillingen blev derfor afsluttet, og arkivalierne har derfor ikke været fremtaget siden jeres seneste forespørgsel."

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af spørgsmål til afgørelsen.

Venlig hilsen
Torben Skytte Raahede

Økonomi og Magasiner

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Transportministeriet

Departementet

Tænketanken GeoHav
Sarah Emilie Rasmussen
Data@geohav.dk

1. december 2023
2023-5400

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt

Ved e-mail af 25. november 2023 har du anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *" Under henvisning til Ministeransvarlighedsloven § 5 Stk. 2 samt gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, offentlighedsloven samt særligt Miljøoplysningsloven og dennes § 3 anmoder GeoHav hermed om aktindsigt i datagrundlaget for tidligere Transportminister Benny Engelbrechts udtalelse af 1. december 2021, om at der er jo taget analyser af forurening af fjordbunden af Limfjorden, og der er jo heller ikke fundet asbest i den forbindelse.*
>
> *Datagrundlaget udbedes øjeblikkeligt fremsendt data@geohav.dk i form af DANAK akkrediterede analyserapporter dateret før 1. december 2021, hvilke for analyseparametrene actinolit, amosit, anthophyllit, chrysotil, crocidolit samt tremolit, hvilke alle repræsenterer asbest, er anført ikke påvist"*

Ministeriet er ikke i besiddelse af materiale, der er omfattet af din aktindsigtsanmodning.

Din anmodning om aktindsigt kan derfor ikke imødekommes, jf. offentlighedsloven § 7, stk. 1, forudsætningsvis.

Med venlig hilsen

Pia Brodersen

Pia Brodersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 01:09
Bilag: Fejl i MKV om alternativer trm.docx;

Til Transportministeriet!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Fejl i MKR.

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Jeg mener ikke Egholmmotorvejen kan vedtages, når alternativerne mod øst ikke er undersøgt.

Fejl i MKV om alternativer Limfjordsforbindelse mod øst.
Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.
Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.
Vejdirektoratet oplyser IKKE at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.
EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.
I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.
EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatsdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.
De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.
Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.
Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kristine Roedsgaard (roedsgaard2@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Høringssvar
Sendt: 07-01-2024 23:43

Til rette vedkommne,

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Jeg accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Jeg finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Jeg mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Jeg frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Jeg ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Hilsen

Kristine Rødsgaard Christensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tom Kvist (tomkvist63@gmail.com)
Titel: Bemærkning/indsigelse mod udkastet til forslag til anlægslov og placeringen af den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 22:43
Bilag: Indsigelse fra Tom Kvist.docx;

Til rette vedkommende

Vedhæftet mine bemærkninger/indsigelser.

Mvh
Tom Kvist

Indsigelse mod udkastet til forslag til anlægsloven og placeringen af den 3. Limfjordsforbindelse

Jeg indgiver hermed indsigelse mod udkastet til forslag til anlægsloven og placeringen af den 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg ved snart ikke hvor jeg skal begynde og slutte med ting om den forslåede placering af en 3. Limfjordsforbindelse, som på alle måder er fejlagtigt og meget ødelæggende.

Først vil jeg nævne, at jeg absolut er tilhænger af at der skal etableres en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg tror, jeg vil begynde med den blandt politikere (især på Christiansborg) udbredte forståelse og noget som bliver tillagt stor vægt, nemlig at politikere og erhvervsfolk nord for Limfjorden alle er helt enige om at placeringen skal være i vest (Egholmmotorvejen). Det der dog er tilfældet, er at politikere og erhvervsfolk nord for Limfjorden alle er helt enige om at de VIL have en 3. Limfjordsforbindelse NU. De er fuldstændig ligeglade med placeringen (bortset fra dem i Jammerbugt Kommune som gerne vil kunne komme 3-4 minutter hurtigere i City syd). Politikere og erhvervsfolk vil blot have en løsning på trængselsproblemerne ved Limfjordstunnellen hurtigst muligt, hvilket også er det borgerne vil have. Det er jo så netop det der helt grotesk i og med at en vestlig placering IKKE vil løse problemerne med kø og uheld ved Limfjordstunnellen. En vestlig placering vil ikke, når den står færdig, aflaste nok. At den så oven i købet vil være næsten 3 mia. dyrere end et tunnelrør mere, gør det kun endnu mere grotesk.

En ting jeg mener, der ikke er taget korrekt med i opvejning af fordele og ulemper ved valg af linjeføring, er det kæmpestore værditab for boligerne langs med de 20 km ny motorvej. Forskningsrapporter dokumenter at prisen på boliger tættest på motorveje er op til 25 % lavere end andre tilsvarende boliger. Tages dette korrekt med i beregningerne af forrentningen for en vestlig forbindelse vil forrentningen blive endnu lavere end den nuværende meget lave (uacceptabelt lave) forrentning.

Jeg vil gerne opfordre til, at transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og Aalborg Kommune omskriver anlægsloven, så den bemyndiger til at gennemføre en trafikal løsning øst om Aalborg, som afhjælper trafikbelastningen, der hvor den er. Samtidig en løsning, hvor nuværende støjbelastning fra eksisterende motorvej gennem byen afhjælpes f.eks. via overdækning eller nedgravning. Dette med en væsentlig lavere økonomisk omkostning for både kommune og stat og lavere miljømæssig omkostning for os alle.

Vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport og opdaterede beregninger: Egholmmotorvejens værdi er fortsat ikke berettiget ift. trafikafledning og rentabel økonomisk investering. Byudvikling, trafikmønstre, etableringsomkostninger mm. taler imod den vestlige forbindelse. Måske lufthavnen og Jammerbugt kan få en umiddelbar værdi, men for den øvrige landsdel må den direkte værdi være begrænset, trods nogle få minutters vunden tid i myldretiden. Aalborg Kommunes investering på over kr. 700 mio. (når man tæller lokalvejen til Egholm med) bliver dermed tilsvarende vanskelig at argumentere for.

Men alt det er vand ved siden af miljøhensynene. Måske det over tid kan lade sig gøre at skubbe dyrearterne til erstatningshabitater. Måske ålegræs og andre vandplanter kan reetableres efter spredningen af sediment ved udgravningen til tunnel og bro. Men den forestående grundvandsforurening, jord- og luftforurening og støjforurening vil vi efterlade til generationerne efter os.

Motorvejens linjeføring vil løbe hen over 11 grundvandsforekomster af "god kvantitativ stand". I flere af områderne vil man i anlægsfasen skulle sænke grundvandet. Og selvom man er påpasselig, vil der være risiko for spild af olie, kemi osv. under anlæggelsen. Trods foranstaltninger vurderes påvirkningen af grundvandets kemi til at være moderat i anlægsfasen. I driftsfasen vil man stå med andre påvirkninger, så som vejsaltning om vinteren og påvirkning fra trafikken. Selvom det udledte opsamles i lukkede bassiner og ledes væk fra området, vil der være en voksende risiko for at byens drikkevandressourcer påvirkes. Vi er netop kommet ud af det vådeste år målt i DK, og ideen om at vi kan styre regnvandsmængderne via lukkede bassiner og afgrænsende kanter virker naiv. Man kan diskutere intensiteten og udbredelsen af påvirkningen, men den lægger sig oven i PFAS, pesticider mm., og vi burde være blevet klogere end at skabe den næste lokale generationsforurening.

Verdens ende. Sådan kaldes området på Nørresundbysiden nord for Egholm. Her har Tænketanken GeoHav gjort et stort stykke arbejde for at afdække forurening i motorvejens linjeføring. I området er der gennem 1970'erne og 1980'erne deponeret tonsvis af kemikalieforurenet jord og tilsyneladende asbestholdigt eternit. Tilsvarende er der på Aalborgsiden en kendt, dårligt beskyttet, asbestholdig deponi, der ligger få hundrede meter fra linjeføringen og dermed også udgravningen i fjorden. Èt er hvor det afgravede jord og gytje deponeres næste gang og under hvilken klassificering. Et andet er, hvad der rodes op og spredes i fjord og luft. Der har hverken fra kommune eller stat været udvist den store interesse i at anerkende deponiernes problematiske eksistens eller i at rydde op efter fortidens synder. Det vil være et oplagt sted at starte uanset den videre proces.

Støjen fra motorvejen vil være betydelig. Som det anføres i Vejdirektoratets opdaterede støjberegninger fra nov. 2023: "Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand."

Ift. støjens belastning kan man bøje virkeligheden via gennemsnitsberegninger over døgnet, forventninger til støjværn, støjreducerende belægning og dæk osv. Men erfaringerne andre steder fra i ind- og udland er, at støj vandrer, også trods støjværn. Og det vandrer med den hyppige vestenvind ind over Aalborg/Nørresundby. Motorvejen vil blive ført flere meter over terræn og ved krydsende veje endnu højere. Udover det synlige indgreb i de grønne områder, hæves vejstøjens mulige spredning også. Både dyr og mennesker kan vænne sig til støj, så støjen vil i sig selv måske ikke have indflydelse på antallet af dyr eller mennesker omkring motorvejen. Hvor WHO har en anbefalet grænse på 53 db i dag-aften tid og 45 db om natten – for at modvirke blandt andet hjertesygdom, søvnforstyrrelser og færre leveår – så mener miljøstyrelsen, at 58 db er sundhedsmæssigt acceptabelt. Som en gennemsnitsværdi. En værdi, som vinden vil være med til at forskubbe mod vest ind over byen ca. halvdelen af året.

Sluttelig vil jeg sige at Aalborg naturligvis IKKE skal lukkes inde mellem 2 motorveje ved at anlægge en ny helt bynær motorvej i vest som et stort flertal af borgerne er imod placeringen af.

Tom Kvist
Svend Engelunds Vej 16
9000 Aalborg

Email: tomkvist63@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Margrethe Siksne (margrethe@siksne.dk)
Titel: Imod Egholm Motorvej
Sendt: 07-01-2024 22:16

Til transportministeriet

Jeg er imod Egholm motorvej, da det vil have markante konsekvenser for vores fælles natur og miljø. Som borger i Aalborg, men også som ung i verden, ønsker jeg mig en hverdag med grønne områder og frisk luft.
Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere CO2 med 70% inden 2030.
Tiden er ikke, til at ødelægge flere levesteder for beskyttede arter.
Tiden er ikke, til at forurene mere af vores rene drikkevand.
Tiden er ikke, til at støjforurene mere af vores byer.
En kommune som vil vedtage en motorvej på vores unikke naturoase, virker for mig, som en desperat handling, på gennemførelse af et projekt som er kulsort.
TIDEN ER til at værne om vores miljø.

Lyt til de tusinde af borgere som råber op og siger nej til Egholm motorvej.
Det er dit ansvar at tage ansvar for min fremtid.

Med venlig hilsen Margrethe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mona Birgitte Chander (monabchander@outlook.dk)
Titel: Egholm-motorvejen Nej tak
Sendt: 07-01-2024 22:01

Jeg siger nej tak til Egholm-motorvejen.

Mvh Mona Chander
Østerbro 29D
9000 Aalborg

Sendt fra Outlook til iOS

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Gjesing Welinder (kgw@bio.aau.dk)
Titel: Egholmmotervejen-støj
Sendt: 07-01-2024 21:36

Motorvejs indsigelse 07-01-2024.

Støj- og partikelforurening: 26.000 personer får stærkt nedsat livskvalitet, og det vil kræve øgede sundheds resurser. Området mod en Vest motorvej over Hasseris Enge er uden skov, ikke engang nyplantninger med nåletræer, og vestenvinden blæser det meste af tiden og bærer lyden og partikelforureningen direkte til os naboer. "Opdaterede Støjberegninger", der er grundigere end i 2021, forholder sig ikke til den oplevede støj. Den anførte lavere støj i resten af Aalborg, der en den kommune i Danmark med den højeste støjbelastning, opleves som green-washing. Brugen af Miljøstyrelsens gennemsnitstøj på 58 db og ikke WHOs 53 db grænse opleves som mere end en fordobling af lydtrykket og er stærkt kritisabel, jvf Silkeborg skandalen. En gennemsnitsstøj består af en meget høj dag støj, der fortyndes med den langt lavere aften og nat støj.
Den er alt for indgribende for det liv, der leves her - såvel for børn som for voksne.
Så Nej Tak! Ikke nogen vestlig motorvej.

Med venlig hilsen
Karen Gjesing Welinder
Klokkestabelen 12, 9000 Aalborg
+45 21965333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Jakob Stoustrup (jstoustrup@gmail.com)
Fra: Vibeke Stoustrup (vibekestoustrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar - udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 21:05
Bilag: Høringssvar til forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

TIl Transportministeriet
Hermed sendes høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen
Jakob og Vibeke Stoustrup
Kastanievej 12
9000 Aalborg
2334 4196

Aalborg, d. 7. januar 2024

Til
Transportministeren
Medlemmer af Folketinget

Høringssvar til forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Kære transportminister, kære medlemmer af folketinget

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunnelen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdspladser. Men beslutningen om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set.

Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:
- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnelen på sigt, her vil stadig være kø om få år
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen
- Den anlægges gennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning
- Den anlægges gennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Vi vil med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnelen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at en udvidet løsning i øst kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Af forslag til anlægslov fremgår opsummerende (s. 110) om de negative konsekvenser for miljø- og natur::

‘Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsperioden.’

Det første er sandt - det fremgår af Vejdirektoratets analyser. Det sidste er simpelthen usandt:
- De sundhedsskadelige støjgener langs anlægget begynder først for alvor i driftsfasen

- Langvarig betydelig risiko for spredning af asbest til vandmiljø og på land. Dette er beviseligt ikke undersøgt korrekt af Vejdirektoratet, se https://www.geohav.dk/?egholmlinjen
- Drikkevandsdepoterne til de fleste af Aalborg Kommunes borgere vil permanent være sårbare ved massiv regn eller forureningsuheld på strækningen
- Motorvejsanlægget vil permanent ødelægge en række naturområder og levesteder for arter og vil vedvarende være en massiv barriere for arternes spredning - desuagtet at der etableres mange faunapassager

Og som det mest absurde:

- Udfordringer med kødannelse og støj vil fortsætte ved tunnelen og i det østlige Aalborg.

Kære politikere: vis mod! Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs 28% ifølge meningsmåling). Gør det virkelig ikke indtryk?

Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Venlig hilsen
Jakob og Vibeke Stoustrup

Kastanievej 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Daniel Krichau (danielkrichau@outlook.dk)
Titel: Høringssvar angående Egholm motorvejen i Aalborg
Sendt: 07-01-2024 20:56

Hej,
Jeg skriver fordi jeg er bekymret over de fortsatte planer om at anlægge en 3. limfjordsfobindelse over Egholm.

Særligt undrer jeg mig over hvordan præcis en sådan forbindelse skal afhjælpe de trafikale problemer. Flere større arbejdspladser bl.a. universitet og det fremtidige supersygehus ligger i øst. Det vil derfor være mere nærliggende for pendlere at bruge den nuværende forbindelse fremfor en evt 3. over vest.

Aalborg havn blev i 2023 anmeldt af Politikken. 5 hjerter og vurderinger som "Den mest vellykkede omdannelse af havnearealer" og med sætninger som "I Aalborg udspiller livet sig i, over og ved vandet på måder, det ikke ses helt tilsvarende i andre byer". En sand ros! Til sammenligning får en anden større by i Jylland, Aarhus, kun 2 hjerter.
Hvordan ville denne anmeldelse lyde, skulle området i det vestlige fjordområde, pludselig være præget af støj fra motorvej. Kontrasten til den omhu man har udvist for omdannelsen af resten af havnen, vil være enorm.

Jeg håber at politikkerne, trafikstyrelsen, og hvem der ellers er involveret i denne beslutning, lytter til den Aalborgensiske modstand, og vælger en anden løsning. Der findes rapporter der siger at en udvidelse af nuværende tunnel, ville være en billigere og mere effektiv løsning.

Mvh
Daniel Krichau

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvej, høringssvar. Dårlig beslutning bør omgøres.
Sendt: 07-01-2024 20:51

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange gode grunde.

"Man" har anført, at beslutningen om linjeføringen over Egholm er taget, underforstået at det ikke kan laves om. Men siden den oprindelige beslutning = ønske/hensigtserklæring blev taget, er der sket meget i det omgivende samfund, mange ting og forudsætninger er ændret. Anlægsarbejdet er ikke påbegyndt, så naturligvis kan den dårlige beslutning ændres.

Ellers vil det svare til:
"Saddam har masseødelæggelsesvåben. Vi går i krig!"
....
"Der er kommet nye oplysninger: Saddam har ikke masseødelæggelsesvåben."
"Lige meget! Vi har besluttet at gå i krig med ham, så det gør vi!"

De bedste hilsner
Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Brøndum, Mikkel (mikkel.brondum@cgi.com)
Titel: Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 20:49

Kære Thomas Danielsen

Jeg forstår simpelthen ikke, hvordan I kan få jer til at etablere en voldsomt forurenende og naturødelæggende motorvej tværs over en af landsdelens naturperler. At I vil tilsidesætte naturen, dyrelivet og miljøet til fordel for en linjeføring, som vil skabe endnu mere trafikstøj i en by, der i forvejen er temmelig plaget af trafikstøj. At I er villige til at gå imod EU's habitatdirektiv og stik imod netop de globale strømninger, der skal være med til at redde vores klima og vores miljø og vores børns og børnebørns fremtid. Det er rystende. Og det er tonedøvt.
Jeg er med på, at der er behov ift. fremkommelighed, som vejer tungt, og at en tredje forbindelse er nødvendig. Men mængden af argumenter imod en linjeføring over Egholm er bare så massiv, at jeg ikke forstår, hvorfor I ikke går efter den alternative løsning med en udvidelse af tunnelforbindelsen. Eller i det mindste laver en grundig analyse af, om ikke den alternative løsning kunne være den rigtige løsning - med al den viden in mente, som er indsamlet af miljøforkæmpere og trafikforskere gennem de seneste år.
Det virker, som om I desperat klamrer jer til netop jeres plan, fordi I forlængst gled forbi et point of no return, hvor ingen hverken politisk eller økonomisk kan overskue endnu en forsinkelse af den forbindelse, som stærke kræfter i Nordjylland har hungret efter i snart årtier. Det vil være tab af prestige og ansigt. Men når prisen kan være en forringelse af vores miljø (pga. asbest), tab af dyreliv (pga. odderjagt), tab af natur (pga. asfalt over Egholm), øget støj i Aalborg og tab af et unikt naturområde for en storby, så er jeg sikker på, at et meningskifte og en åbenhed ift. alternative løsninger vil efterlade jer langt mere troværdige, respekterede og relevante, end hvis I fortsætter med at kæmpe for den forældede og frygtelige løsning, som folk før jer har udtænkt på et rystende uoplyst grundlag.

Mvh. Mikkel Brøndum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Ammitzbøll (mortenammitzboll@protonmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 20:47

Til rette vedkommende,
Hermed fremsendes indsigelse mod en 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm:

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje, der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som findes på Egholm. Klimakrisen kræver entydigt, at vi pauser de værste CO2-udledende projekter her i Danmark nu - vi har tilsluttet os Parisaftalen og 1,5 grads-målet, det skal vi forsøge at leve op til og ikke igangsætte anlæg og produktion af enorme mængder asfalt og beton, der gør det umuligt for Danmark at nå vores klimamål.
Ifølge en økonomisk beregning er det desuden billigere at tilføje et ekstra tunnelrør ved den eksisterende forbindelse øst for Aalborg. Derved kan man undgå at ødelægge natur og habitater, og undgå at indramme Aalborg i motorveje, med alle de skadelige konsekvenser det har for natur, klima og miljø. Jeg opfordrer Transportministeren til at igangsætte en undersøgelse af dette alternativ til Egholmmotorvejen.

Med venlig hilsen,
Morten Ammitzbøll

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Preben Clemmensen (preben.clemmensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - Indsigelse vedr. 3. Limfjordsforbindelse vest via Egholm
Sendt: 07-01-2024 20:32
Bilag: Grøn-Blå Struktur 105-106.pdf;

Høringssvar - Indsigelse vedr. 3. Limfjordsforbindelse vest via Egholm

Jeg vil hermed gerne gøre indsigelse mod planerne om en motorvej vest for Aalborg. Jeg mener ikke den nuværende forslag belyser alle løsninger og problematikker omkring forbedringer af afviklingen af motorvejstrafikken nord-syd for Aalborg, ligesom den heller ikke belyser alle miljømæssige aspekter.

1) Som udgangspunkt kan jeg ikke se at den løser de trafikale problemer ved tuellen. Et tredje rør er åbenlyst en bedre og billigere løsning og skal undersøges og inddrages i beslutningen.

2) En motorvej vest for Aalborg vil genere mange mennesker i Aalborg både dem der bor tæt på den skitserede motorvej og dem der benytter de rekreative områder vest for Aalborg, på Egholm og omkring Lindholm. Etableres motorvejen vil vi for altid miste muligheden for at bevare disse rekreative muligheder uforstyrret. Udbyttet af en vest-forbindelse står ikke mål med de gener forbindelsen påfører mange beboere.

Aalborg Kommune har udarbejdet "GRØN-BLÅ STRUKTUR 2.0 - en strategi for landskabelige interesser i og omkring Aalborg by". Af den fremgår det at afstanden til rekreative områder er afgørende for om man benytter dem. Ved etablering af vest-motorvejen afskæres mange borgeres adgang til rekreative områder vest for Aalborg. Specielt vil jeg henvise opmærksomheden på side 105 og kortet side 106.

3) Jeg er også meget bekymret for evt. forurening omkring Dragstrup hvor Aalborg Kommune henter meget af sit drikkevand. Jeg mener ikke der er taget tilstrækkeligt højde for evt. forurening. Her tænker jeg både på forurening fra køretøjer ved benyttelse af vest-motorvejen (nedsivende forurenet overfladevand) men også forurening ved en ulykke (f.eks. ved en lækkende tankbil). Jeg er af den opfattelse at man ikke kan føre en motorvej så tæt på drikkevandsboringer.

Preben Clemmensen
Planetvej 6
9200 Aalborg SV

Afstand til det grønne

Natur, Park og Friluftspolitikken beskriver målsætninger for, hvor store arealer der gerne skal være til rådighed inden for de enkelte dele af byen, og hvilke afstande til de grønne områder, der planlægges efter.

Der henvises til figuren på side 19.

Mange aspekter påvirker brugernes adfærd omkring de grønne områder. Ud over områdets indhold har størrelsen af området betydning for oplevelserne, dels fordi der kan foregå mere på store arealer, men også fordi det at være i et stort område er en oplevelse i sig selv. Også afstanden til de grønne områder har en betydning, ikke mindst set ift. størrelsen.

Afstanden til de offentlige grønne områder er omdrejningspunktet i dette afsnit. Her skelnes mellem områder over 1 ha og over 5 ha. På kortet på næste side blev der lagt en zone af 300 m omkring områder over 1 ha, mens der blev lagt en zone af 500 m omkring områder over 5 ha. Udgangspunktet for det er undersøgelser, der viser, at man når regelmæssige hverdagsbesøg ved en afstand under 300 meter - som svarer til 7-8 min. gang. Forskningen viser desuden at man er villig til at bevæge sig længere efter større områder.

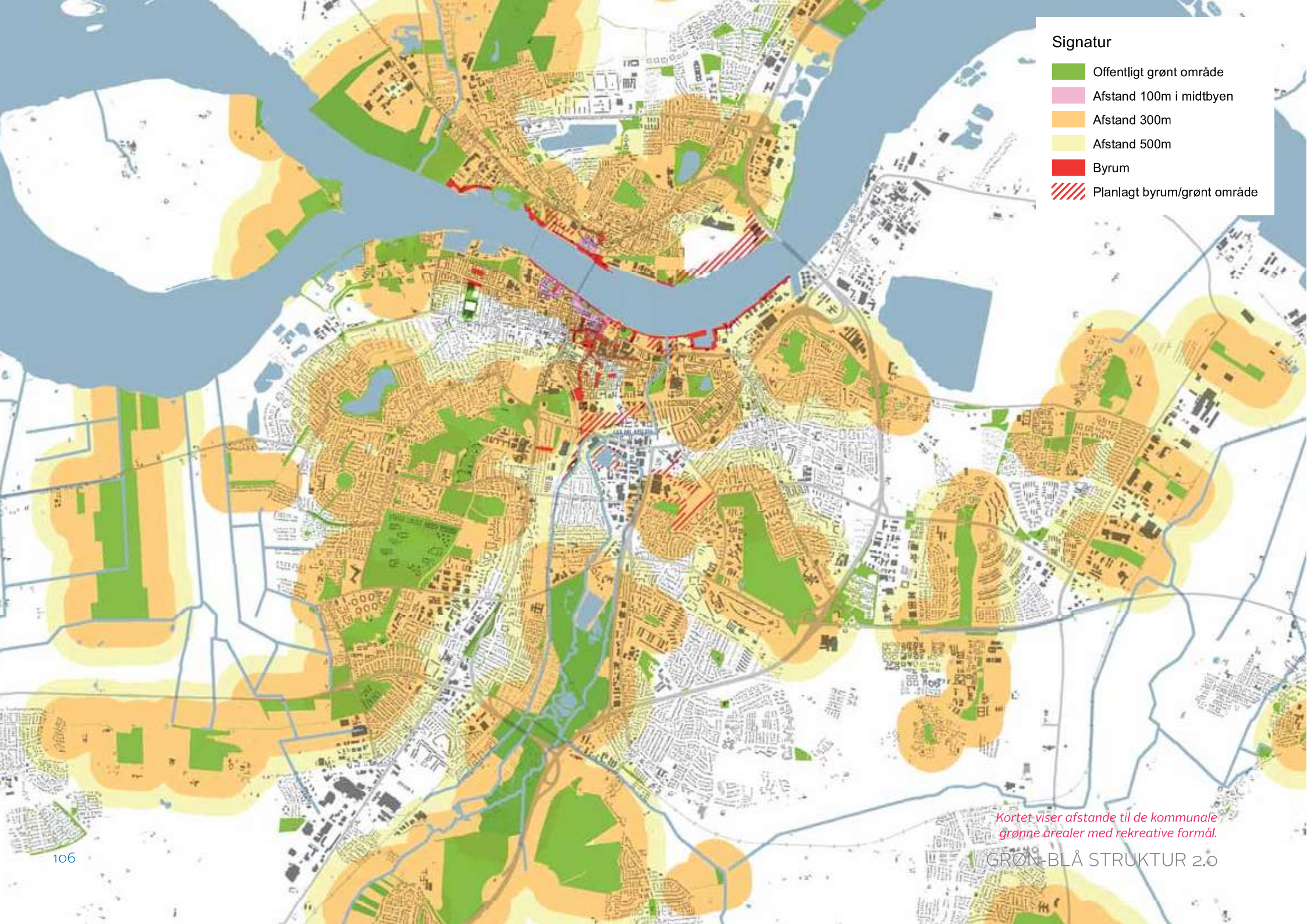
I Midtbyen er der kigget på alle offentligt tilgængelige byrum og grønne områder, selvom de kan være mindre end 1 ha. De små arealer er indraget i Midtbyen grundet byens tætte karakter, det særlige byliv især på torve og pladser, samt bymidtens høje antal brugere, herunder gæster. I Midtbyen betragtes et byområde som godt dækket, hvis der er maks. 100 m til mindre grønne områder under 1 ha og maks. 300 m til grønne områder med en størrelse på over 1 ha.

Der henvises til kortet på næste side.

	Midtby	Øvrig by
< 1 ha	100 m	
1 - 5 ha	300 m	300 m
> 5 ha	500 m	500 m

Grøn-blå Struktur 2.0's belysning af afstanden til offentlige grønne områder af forskellig størrelse. (Baseret på undersøgelser af Jasper Schipperijn, 2010.)

-- AKT 311289 -- BILAG 524 -- [Grøn-Blå Struktur 105-106] --



Kortet viser afstande til de kommunale grønne arealer med rekreative formål.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thea Kåstrup Müller (theakmueller@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsfobindelse
Sendt: 07-01-2024 20:18

Til de relevante modtagere
Jeg skriver for at rette min bekymring over de fortsatte planer om den 3. limfjordsfobindelse over Egholm, til de parter der forhåbentlig kan nå at ændre på det.

Området anvendes af utallige ro- og sejlklubber, herudover er der det store friluftsbad Vestre Fjordpark som sommeren ud er fyldt med badende gæster. Der er ingen tvivl om at støjgenerne fra en evt 3. forbindelse vil forstyrre og forringe kvaliteten af områderne som ellers er så afholdt. Herudover er slet ikke nævnt generne for selve Egholm. I 2023 sov jeg og min forlovede i telt på øen. Vi flygtede fra lejligheden i indre by, og vågnede til lyden af bølgerne, ikke trafik. Vi var ikke de eneste, der var rift om shelter pladsen derovre, og alle formåede at give hinanden plads til at nyde stedet. Herudover har jeg deltaget i motionsløb arrangeret på Egholm, og Egholm festival. At lade en motorvej gennembore landskabet på den lille ø, ville ødelægge den, ikke blot for gæster, men også beboere.

Jeg skammer mig over at vi i disse tider hvor vi har så stor fokus på mental helbred, og hvor vi ved hvor vigtig natur og udeliv kan være herfor, er villig til at kompromitere de områder, som de lokale selv vælger igen og igen som fristeder.

Var der en lignende lokation som Egholm i hovedstadsområdet, ville stedet være hypet og brugt som det ypperste fristed, tæt på byen. Vi skal i Jylland og udkantsområderne også tillade os at hylde og beskytte disse steder, i stedet for blot at pløje en motorvej igennem.

Hilsen
Thea Kåstrup Müller
Psykolog

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Carsten Olesen (carstenthiim@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 07-01-2024 19:35
Bilag: Høringssvar - Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.pdf;

Att.: Transportministeren,

Høringssvar - Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Venlig hilsen
Carsten Olesen
Tel. 29255839

TIL TRAFIKMINISTEREN/TRAFIK MINISTERIET

Aalborg, 7 januar 2024

HØRINGSVAR – EGHOLM MOTORVEJ

Jeg gør hermed indsigelse mod det foreslåede lovforslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Forslaget omfatter oprettelsen af en cirka 20 km lang 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

For borgere og vælgere i Aalborg og Nordjylland, fremstår det som uforståeligt, at Staten/Trafikministeren forslår en motorvej tracé, der efter dokumenteret viden er ringere på alle parametre sammenlignet med et østligt tracé i form af en paralleltunnel. Eksperter inden for trafikudvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har fremført velbegrundede argumenter for, at anlæggelsen af en paralleltunnel, med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og vejforbindelser, ikke blot vil være økonomisk mere fordelagtigt, men også vil kunne realiseres på samme tidsramme som en Egholmforbindelse.

Den kontinuerlige udvikling i Aalborg finder primært sted i øst, og den betydelige mængde "myldretidstrafik" stammer hovedsageligt fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. En østlig forbindelse over/under Limfjorden ville derfor utvivlsomt imødekomme trafikkens behov mere effektivt. Anlæggelsen af en Egholm-forbindelse synes derfor at udgøre en af de mest betydelige fejltagelser i nyere tid, med potentielt enorme negative konsekvenser for et bredt antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

TRAFIK

Jeg er imod anlæggelse af en motorvej i Egholmlinjen af flere årsager. Én af disse grunde er, at den ikke markant aflaster eksisterende forbindelser. Den reducerer kun belastningen på den nuværende østlige linjeføring med 24%, og det forventes, at belastningen i tunnelen vil vende tilbage til det nuværende niveau få år efter åbningen af vestforbindelsen. Derudover forventes motorvejen kun at reducere trafikken i midtbyen med beskedne 9%. Dette gør det til en økonomisk omkostningsfuld løsning, som ikke er langsigtet holdbar.

Mangel på Fokus mod Øst

Det er nævneværdigt, at mange af Aalborgs store arbejdspladser, såsom universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries og det kommende supersygehus, er placeret i den østlige del af byområdet. Da mange pendlere retter sig mod disse områder, virker det logisk at adressere behovet mod

øst snarere end at etablere en ny forbindelse vest om byen. En mere omfattende sammenligning, der inkluderer det betydeligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 ved hjælp af et ekstra rør med mulighed for at ændre kørselsretningen, bør indgå i VVM-undersøgelsen.

Forslag til Alternativ - Udvidelse af E45

Jeg foreslår, at VVM-undersøgelsen inkorporerer en sammenligning med en væsentligt billigere alternativ løsning, nemlig udvidelsen af E45 med et ekstra rør, der tillader ændring af kørselsretningen. Trængslen på E45 er primært koncentreret omkring en time i morgen- og eftermiddagsspidsen. Et ekstra rør kunne mere effektivt og omkostningseffektivt håndtere denne trængsel, samtidig med at undgå de store omkostninger og støjpåvirkning af boligområder samt ødelæggelse af rekreative, bynære områder, som er forbundet med en vestforbindelsen.

STØJPROBLEMATIK OG BOLIGOMRÅDER

Jeg er imod anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen af flere årsager. En af mine primære bekymringer er den potentielle støjpåvirkning, som en sådan motorvej vil medføre i boligområder som Dall, Dall Villaby, Drastrup samt det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Det er uacceptabelt for mig, at de få tilbageværende støjfri byområder i Aalborg også skal udsættes for støjforurening.

Støjproblematik i Aalborg

Aalborg er allerede identificeret som Danmarks mest trafikstøjplagede by af det Europæiske Miljøagentur (EEA). I lyset af den nuværende internationale viden om de sundhedsskadelige virkninger af støj, bør ethvert nyt motorvejsprojekt i Danmark nødvendigvis overholde WHO's anbefalinger om at begrænse vejtrafikstøj til under 53 dB. Overraskende nok inddrager VVM-undersøgelsen ikke den værdifulde nye viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har præsenteret i rapport 551-2016.

Undladt brug af Relevant Viden

I stedet for at anvende den tilgængelige viden om motorvejsstøj, præsenteret i rapporten "Støjgener fra byveje og motorveje," inkluderet som bilag i VVM-undersøgelsen, baserer man sig blindt på Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB. Disse 6-13 dB, som rapporten viser beboere langs motorveje er mere påvirkede af, bør trækkes fra de 58 dB. Dette ville resultere i en støjgrænse på 45-52 dB, hvilket markant ændrer billedet af støjgenerne og inkluderer flere tusinde stærkt støjbelastede boliger i modsætning til de ca. 650, som VVM-undersøgelsen anslår.

Overset Faktor - Vestenvindens Indflydelse

VVM-redegørelsen har desuden ikke taget højde for den vestenvind, der dominerer i landsdelen. Placeringen af Egholmlinjen umiddelbart vest for store boligområder vil derfor medføre endnu større støjgener, end det fremgår af VVM-rapporten.

Forkert Ideal

Det er uacceptabelt at antyde, at anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen vil reducere støjniveauet, når det klart og tydeligt vil øge det. Vi bør søge efter at reducere støjniveauet ved at forbedre E45 og eventuelt overdække den, i stedet for at etablere endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Afslutning: Jeg finder det yderst problematisk at overbevise befolkningen i Aalborg om, at en motorvej i Egholmlinjen vil mindske støjen, når det tydeligvis er i strid med virkeligheden. Vi bør i stedet fokusere på at reducere støjen ved kilden og ikke skabe yderligere støjforurening med endnu en motorvej.

Det forekommer mig dybt problematisk at forsøge at overbevise Aalborgs befolkning om, at anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen vil føre til en reduktion af støjniveauet, når det står klart, at det vil medføre det modsatte. Vi bør i stedet rette vores opmærksomhed mod at reducere støjen ved dens oprindelseskilde – E45 og undlade at bidrage til yderligere støjforurening gennem implementeringen af endnu en motorvej vestlig linjeført.

NATUR

Jeg er mod anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde, hvoraf en væsentlig årsag er påvirkningen af naturen. Den lysbugede Knortegås, som er beskyttet og omfattet af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv, udgør en særlig bekymring. Den finder føde i de lavvandede fjordområder omkring Egholm i vinterhalvåret, og dens afhængighed af ålegræsset i området gør den yderst sårbar overfor forstyrrende elementer som støj.

Vurdering af Påvirkning i VVM

Jeg er uenig med VVM-undersøgelsens vurdering, der antyder, at fuglene blot kan forflytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Selvom nogle af dem allerede er til stede i disse områder, er det ikke en garanti for, at de kan finde tilstrækkelig føde der. Reduktionen af mængden af ålegræs i anlægsfasen, som beskrevet i VVM'en, vil negativt påvirke artens overlevelsesmuligheder.

Betydning for Bilag IV-art og Habitatdirektivet

Strandtudsen, registreret flere steder i linjeføringen, er en Bilag IV-art, og der investeres betydelige ressourcer andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til denne art. Det virker respektløst at ødelægge levesteder for disse arter i deres naturlige udbredelsesområder, især når der eksisterer alternative trafikale løsninger. Beskyttelsen i henhold til Habitatdirektivet skal opretholdes og respekteres.

Forslag om Alternativer og Hensyntagen

Jeg opfordrer til, at VVM-undersøgelsen inddrager grundigere alternativer, der tager hensyn til beskyttelsen af de nævnte arter. Det er afgørende at respektere og bevare naturområder, der er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektiver og Habitatdirektivet, og skal tilgodeses i forbindelse med infrastrukturelle beslutninger.

REKREATIVE OMRÅDER

Jeg er imod anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen af flere væsentlige grunde. En af mine primære bekymringer vedrører den ødelæggende påvirkning, som en sådan forbindelse vil have på talrige bynære rekreative områder. Gennem denne henvendelse vil jeg uddybe mine bekymringer og argumentere for, hvorfor en alternativ østlig linjeføring synes at være en mere bæredygtig løsning.

Bekymring for ødelæggelse af rekreative områder

Jeg er imod anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen af flere væsentlige grunde. En af mine bekymringer vedrører den ødelæggende påvirkning, som en sådan forbindelse vil have på talrige bynære rekreative områder, der vil blive berørt enten tæt på eller direkte gennemskåret af projektet.

Populære fritidsaktiviteter

Disse områder, der er populære blandt mange, anvendes til forskellige fritidsaktiviteter såsom gå-, løbe- og cykelture samt vandsportsaktiviteter som kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. I nærheden af Egholm findes flere ro- og kajakklubber, en SUP-/surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet. Derudover benytter mange borgere fjordområdet til diverse aktiviteter.

Negativ indvirkning på nuværende oplevelse af ro og genopladning

Anlæggelsen af motorvejen vil have en betydelig negativ indvirkning på den nuværende oplevelse af ro og genopladning, som mange i dag nyder ved at bevæge sig frit i disse områder.

Områder berørt af motorvejsprojektet

Det er vigtigt at påpege, at den påvirkning, motorvejen vil have, ikke kun begrænser sig til Egholm og det omkringliggende fjordområde. Også Østerådalen, Drastrup Skov, den planlagte klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords vil blive væsentligt berørt.

Værdifulde områder, der bør bevares og beskyttes

Disse er alle værdifulde, bynære rekreative områder, som bør bevares og beskyttes.

Alternativer og opfordring til omhyggelig overvejelse

Når der eksisterer alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, mener jeg, at en sådan linjeføring ikke bør realiseres, især på grund af den store negative påvirkning, det vil have på de mange bynære rekreative områder, der er af afgørende betydning for befolkningens trivsel og livskvalitet. Jeg opfordrer derfor til en omhyggelig overvejelse af alternativer og en grundig vurdering af konsekvenserne for de nævnte områder.

I betragtning af de betydelige bekymringer og konsekvenser, som den vestlige linjeføring af motorvejen over Egholm vil medføre for rekreative områder og miljøet generelt, vil jeg kraftigt opfordre til nøje overvejelse af alternative løsninger. Derfor henvises til det østlige linjeføringsalternativ, der synes at minimere påvirkningerne på rekreative områder og samtidig tilbyde en mere bæredygtig løsning. Jeg opfordrer til, at denne østlige mulighed grundigt undersøges, inden der træffes endelig afgørelse om Egholms motorvejens linjeføring.

DRIKKEVANDSFORSYNING:

Aalborg Kommune har gennem flere årtier dedikeret sig til at beskytte drikkevandsressourcerne og sikre, at Aalborgs borgere fortsat kan forsynes med rent drikkevand. Et af de vitale områder for denne drikkevandsforsyning er Drastrup.

Den foreslåede vestlige linjeføring vil imidlertid skære gennem dette afgørende område, og dette rejser bekymring om betydelig risiko for uheld. Såvel under anlægsfasen som i brugsperioden af motorvejen kan der opstå potentielle trusler mod dette vitale drikkevandsmagasin.

Yderligere bekymring opstår ved forslaget til anlægslov, hvor den særlige beskyttelse af områderne i Drastrup og Lindholm/Hvorup, hvor der er drikkevandsboringer, står til at blive ophævet. Dette strider direkte imod Folketingets forpligtelse til at opretholde en god tilstand for grundvandet.

Hensynet til drikkevandet bør være af allerstørste prioritet i planlægningen af den nye Limfjordsforbindelse, og det er afgørende, at eventuelle risici for forurening af drikkevandsressourcer håndteres på en forsvarlig og videnskabeligt begrundet måde. Derfor henvises til alternativet østlig linjeføring.

ASBESTRISICI OG KONSEKVENSER VED VESTLIG LINJEFØRING OVER EGHOLM

Jeg retter opmærksomheden mod en betydningsfuld bekymring vedrørende planerne om at anlægge en motorvejsforbindelse med vestlig linjeføring om Aalborg og over Egholm.

Asbestrisici

Byggeriet er planlagt til at krydse områder med to store vandreservoirer og gamle deponier, der indeholder asbest fra den tidligere Eternitfabrik i Aalborg. Området omkring Klosterengen ved Limfjorden er særligt kritisk, og mindst 95.000 ton asbestholdigt materiale udgør en betydelig trussel.

Sundhedsrisici

Anlægsarbejdere og lokale borgere løber sundhedsrisici, hvis der graves i asbestdeponiet. Spredning af asbestpartikler til luft, jord og grundvand kan medføre alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser, inklusive asbestose og lungekræft.

Miljømæssige skader

Risikoen for spredning af asbestpartikler kan forårsage skader på miljøet og økosystemet i området.

Uansvarlig håndtering af asbestaffald

Den tidligere anvendelse af asbestaffald til at inddæmme land i Aalborg og dumpningen i fjorden uden tilstrækkelig beskyttelse af undergrunden udgør allerede en trussel mod miljøet og borgernes sundhed.

Jeg opfordrer på det kraftigste til aktivt at belyse denne alvorlige problematik og søge alternativet "østlig linjeføring", der undgår gravearbejde i det gamle asbestaffald.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget. Det vil give en klar indsigt i de potentielt uoprettelige konsekvenser, som realiseringen af Egholmmotorvejen kan have både for mennesker og natur etc. Forhåbentlig vil disse indsigelser være tilstrækkelige til at enten opgive udkastet til anlægsloven eller føre til, at Folketinget kræver en ny undersøgelse baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller for en østlig forbindelse, inden der træffes endelig afgørelse.

Venlig hilsen

Carsten Olesen
9000 Aalborg
Tlf.nr. 29255839
Mail. carstenthiim@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Claus Møller Andersen (claus.andersen@hella-gutmann.com)
Titel: 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 19:27

Hej chefkonsulent Anders Petersen og Transportministeriet.

Hermed indsender vi vores bemærkninger til udkastet til anlæg af 3. limfjordsforbindesle over Egholm.

Vi er bosat på Edgar Funchs Vej 1, 9000 Aalborg
Som jeres planer ser ud lige nu, så kommer vores hus i meget tæt kontakt med den nye "Egholm-forbindelse.
Her tænker vi ikke kun på de støjgener der vil komme, men mest af alt på den indskrænkninger af brugen af naturen vest for vores bolig på Hasseris Enge.
Vi bruger dagligt naturen vest for Hasseris Enge, og elsker at lufte os selv og hund netop her.
Det ville være frygteligt at den unikke natur (så tæt på bebyggelse) bliver pløjet igennem af motorvej. ØV !
Mange af vores herlighedsværdier i den vestlige del af Aalborg vil forsvinde ved en Egholms-forbindelse.

Jeg tænker, at ingen vil frivilligt tilbyde plads til en motorvej i ens baghave… ingen.
Derfor er jeg også 100% overbevist om at vi skal holde støjen der hvor den altid har været.
Altså at *udbygge* den eksisterende E45 til 2x4 spor, og tilføje ekstra tunnel rør ved den eksisterende forbindelse.
For Aalborg giver det mening, da alt industri i forvejen ligger i den østlige del at Aalborg.
Og ikke mindst, så er det BILLIGERE !!!

Vi har (som resten af Aalborgenserne) det enormt svært ved at man vil gennemskære vores lille perle, Egholm med en MOTORVEJ ???
Egholm er bare noget helt unikt for vores lille storby.
Vi er kun på Egholm 1-2 gange om året… men vil ikke undvære vores familieudflugt hver år…
Det er her vi samles på vores Cykler, med madpakkerne i cykelkurven. Tager færgen over….Ahh det er afslapning, og helt stille !
Det ville jo være utænkeligt med en motorvej i baggrunden.

Så jeg håber inderligt at i vil spørge nogle lokale Aalborgensere….om de kan bruge en Egholm-motorvej
Det er jeg HELT sikker på, at <u>ingen ønsker</u>

Vi håber inderligt, at i vil overveje jeres planer endnu en gang….
Vi skal holde fingrene fra Egholm -og udbygge den eksisterende tunnelforbindelse.

De bedste hilsner fra

Karen Brøgger
Claus Møller Andersen

Edgar Funchs vej 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Uffe Jonassen (jonassenuffe@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Tredje limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 07-01-2024 19:21

Hermed mit høringssvar.
Jeg er ikke tilhænger af at der etableres en 3 limfjordsforbindelse vest om Aalborg.
For mig at se er der mange problemer ved den foreslåede linjeføring.
1. Der er deponeret asbest i linieføringen, ved gravearbejde vil det uundgåeligt hvirvles op i luften til uoprettelig skade for alle de som kommer til at indånde det. En del af mit arbejde er renovering af gamle badeværelser hvor der kan være brugt asbestholdigt lim under klinkerne. Er det tilfældet, bliver der lavet en asbest sanering, som typisk koster 40.000- 50.000 kr. For at undgå at forurene luften med få gram asbestholdigt støv. Når jeg så tænker på at der er gravet mange tusind ton asbestholdigt affald ned i linieføringen giver det ingen mening overhovedet at overveje at grave i det.
2. Linieføringen over Egholm er alt for dyr. Den kommer til at koste det dobbelte af hvad et ekstra rør ved den eksisterende tunnel koster. Og den vil ikke aflaste i væsentlig grad..
3. Linieføringen over Egholm vil give væsentlig støj gene for Ca. 26.000 mennesker som idag ikke er belastet af trafikstøj. Ved et ekstra rør ved eksisterende tunnel er det en marginal ændring. Ved bedre støjværn kan det reduceres til under det nuværende niveau.
4. Linieføringen over Egholm går gennem beskyttede drikkevands områder som leverer vand til Aalborg. Ved etableringen og driften af en motorvej er der stor sandsynlighed for en forurening.
5. Linieføringen over Egholm går gennem naturområder med flere truede, beskyttede og fredede dyre arter som f.eks. : Lysbuede knortegås, strandfrø, ynglende odder, flere forskellige flagermus.

Som Nordjyde mener jeg at almindelige sund fornuft er tilsidesat.
Man er tilsyneladende ikke fra politisk side indstillet på at lytte til saglige argumenter.
Hvis man var det ville man hurtigt kunne erkende at der er langt bedre forslag til linieføringen som ville kunne afhjælpe problemet med kødannelse ved limfjordskrydsningen.
Eksempelvis vil det blive et problem at komme frem til det kommende supersygehus, ved uheld i tunnellen eller bare kø, nord fra. Her har Egholm forbindelsen ingen effekt.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvejen, høringssvar. Trafik-kapacitet.
Sendt: 07-01-2024 19:20

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

Den væsentligste grund er, at den rent faktisk ikke løser det eksisterende kapacitetsproblem, og få år efter åbningen af en sådan vestforbindelse vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen nævneværdigt. Ved kø/uheld i E45-tunnelen vil en betydelig trafikmængde skulle ledes over på Egholmmotorvejen, medførende kaos bl.a. i Aalborg midtby.

Dette i modsætning til en løsning med supplerende tunnelrør i den østlige linjeføring E45, som dels vil løse selve kapacitetsproblemet meget bedre også på langt sigt, dels vil være en væsentlig mere intelligent løsning med indbygget fleksibilitet i afvikling af trafikken i forbindelse med trængsel - idet man meget enkelt kan ændre køreretningen i et eller flere spor - ikke kun i tilfælde af uheld med lukning af spor/vejbaner, men også ved den daglige myldretidstrafik.

De bedste hilsner

Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birgitte Rysgaard (b.rys@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 19:19

Som borger i Aalborg kommune vil jeg være iblandt de 26000 borgere som kommer til at bo tæt på Egholmmotorvejen, Og jeg takker nej til Egholmforbindelsen og ja til andre alternativer så som ekstra rør i allerede eksisterende tunnel.
Asbest:
Jeg siger nej tak til en linieføring i et område med massiv forurening med asbest! I ønsker at lave en linieføring i et område hvor der gennem de sidste 75 år er dumpet asbest. 95000 tons asbest. Nej tak!
Der er alt 4 deponier af asbest i linieføringen. Depoterne er monteret uden bundmembran, som gør at det siver ud i fjorden og kan forårsage dødbringende sygdom hos borgere i området. Asbest er kræftfremkaldende! De mikroskopiske aflange fibre kan indåndes som støv og på den måde komme ned i lungerne. Jo tyndere fibrene er jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge ud i blodbanen og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbestfibre på fjordbunden vil ved opgravning og gravespild sprede sig til den maritime fødekæde og vandet.
Nej tak til Egholmmotorvejen.Ja tak til et ekstra tunnelrør ved allerede eksisterende rør.
Støj:
Aalborg er en af de mest støjbelastede byer i Danmark.
WHO har fastsat grænse for at støj over 53 dB er sundhedsskadelig og undersøgelser viser, at jeg som borger bosat tæt på Egholmmotorvejen i Aalborg periodevis vil blive udsat for et lydniveau på op til 80 dB med risiko for at kunne dø af støjrelaterede sygdomme. Støj over 58 dB er særdelses generende. Undersøgelser viser at der i Danmark dør 802 mennesker som følge af vejstøj og den risiko for hjertesygdom det indebærer. Det kan blive en stor samfundsøkonomisk omkostning.
Nej tak til støjrelaterede sygdomme som følge af Egholmforbindelsen.Jeg tænker og appellerer derfor til at et ekstra tunnelrør ved den allerede eksisterende tunnel ville være en bedre samfundsøkonomisk ordning baseret på demokrati og valide data.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Rysgaard Larsen (lenerysgaardlarsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 07-01-2024 19:08
Bilag: Høringssvar vedr. Egholmsmotorvejen i Aalborg Kommune.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar

Med venlig hilsen

Lene Rysgaard Larsen
Ågade 19, 1.tv
9000 Aalborg

Høringssvar vedr. VVM og anlægsloven 2023

Jeg vil hermed fremkomme med mit høringssvar ift. beslutningen om at anlægge en 3. Linieføring og motorvej over Egholm.
Jeg finder, at en 3. Linieføring og motorvej over Egholm på flere områder vil have store og fatale konsekvenser for lokalbefolkningens både fysiske og mentale sundhed:

Vedr. asbest:
Ifm. anlægning af motorvej over Egholm vil asbestdepoter i Nr. Sundby og Aalborg Vestby skulle graves op, og asbeststøvet, som frigives ifm. opgravningen, vil kunne give fatale sundshedsmæssige følger - og i værste fald lungehindekræft. Det er uansvarligt at udsætte borgerne i Aalborg og Nr. Sundby for risiko for denne asbestpåvirkning.

Vedr. støj-gener:
En motorvej over Egholm vil medføre store støj- gener og kan have store sundhedsmæssige konsekvenser for borgere i en stor del af Hasseris, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby. Det er påvist, at kontinuerlig støjpåvirkning kan give stress-symptomer og desuden give kræft og hjerte-kar-lidelser. Det er uforsvarligt at vedtage anlægning af en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for mange borgere i og omkring Aalborg.

Sidst men ikke mindst finder jeg, at det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens klimapåvirkning i en tid, hvor netop klima-hensyn er så essentielt. Jeg stiller mig desuden undrende overfor, at spørgsmålet om bevarelse af den unikke natur, som er på Egholm er blevet nedprioriteret i den politiske beslutningsproces. Der vil ifm. en linieoverføring og motorvej over øen ske en negativ påvirkning af de truede og beskyttede dyrearter og planter.

Med venlig hilsen

Lene Rysgaard Larsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Kristian Salling (ksa@its.aau.dk)
Fra: Nina Salling (n@ninasalling.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 07-01-2024 18:34

Til trafik ministeriet.

Vi har som familie gennem mange år nydt byens rekreative ø. Vi har gennem Danmarks naturvejledning og naturvejledere været på sjældent oplysende ture i naturen og oplevet Egholms enestående habitater af fredede dyr både mange forskellige flagermus og de ynglende oddere. Der er et rigt dyreliv som vi ønsker må bestå. Da det her er fredede dyr og sjældne planter der er bevaringsværdige mener vi det vil være forbryderisk at risikere en forarmelse af byens sjældent fredfulde og skønne lille ø ved at anlægge en motorvej hen over Egholm.

Derfor modsætter vi os hermed på det kraftigste det påtænkte motorvejsprojekt.

Hellere udbygge de eksisterende forbindelser til at kunne klare et øget behov. Eller som min salig svigerfar plæderede for at der kunne anlægges en god Højbro ved Aggersund så tung transport ville kunne klares til Thisted o.a. Eller en bro direkte fra musikkens hus over til Stigsborg brygge eller lidt længere ude ved Lerumbakken.

Med venlig hilsen fam. Salling.
Nina Salling.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arm@trm.dk (arm@trm.dk)
Fra: Lisbeth Petersen (lisbeth.stadel@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod motorvej vest om Aalborg over Egholm
Sendt: 07-01-2024 17:57

Vi er i en klima- og biodiversitetskrise. Anlæggelsen af motorvejen vil skade mennesker og dyr. Det vil skade mennesker i forhold til

- øget støj
- forurening
- ødelæggelse af rekreative områder,
- ødelæggelse af landskaber og landskabsudsigt,
- forringelse af drikkevand/drikkevandsområder
- spredning af asbest fra gammelt deponi ud i vandet

Det vil også skade eller true flere dyrearter der lever på Egholm. Det drejer sig bl.a. om flagremus, lysbuet knortegås, ræve og oddere. Flere af disse dyr er rødlistede.

Det kan formentlig ikke lade sig gøre at erstatte dyrenes levesteder med såkaldt "erstatningsnatur", da disse arealer kan være op til 25 år om at etablere sig.
Se evt. Naturstyrelsens faglige resumé her https://mst.dk/erhverv/rig-natur/naturbeskyttelse/3-beskyttede-naturtyper/etablering-af-erstatningsnatur

Eksempel odderen:
Odderen er meget vanskelig eller umulig at flytte hen til disse erstatningsområder. Det skyldes at odderen er i brunst med 40 dages interval hele året rundt og kan derfor have unger på alle årstider. Odderunger er afhængige af deres mor i ca 1 år og især de første 30 dage er de fuldstændig hjælpeløse, da de er blinde og nøgne. De vil altså død, hvis man fjerner moderdyret og der vil så fald være tale om dyrplageri.

Vi løser ikke trængselsproblemet ved at bygge flere motorveje. Det afhjælper kun problemet kortvarigt.
Alternativer til flere motorveje er:

- I forlængelse af etableringen af en BRT-buslinje fra Vestbyen i Aalborg til det nye universitetshospital tages der initiativ til etablering af en tilsvarende fra Vodskov til Svenstrup.
- Der etableres nye stoppesteder på nærbanen nord for Aalborg og syd for Aalborg. (mulige steder er Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup nord for fjorden og Svenstrup Syd eller Ellidshøj syd for Aalborg)
- Etablering af flere vigespor på jernbanen i Vendsyssel så man kan øge togdriften for både passagerer og gods.
- Elektrificering helt til Hirtshals for at gøre det mere attraktivt at transportere gods på skinner.
- Udbygning af Aalborg Havns samarbejde med andre havne i Danmark og resten af Europa for at få mere gods på skinner og vand.
- Flere park and ride anlæg (pendlerparkering) både syd og nord for fjorden med direkte forbindelse til kollektiv trafik over fjorden og ind til Aalborg og andre vigtige knudepunkter samt gode forhold for opbevaring og eventuelt leje af cykler.
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland

- Investeringer i bedre forhold for cyklister (cykelstier, forbedret fremkommelighed og andre faciliteter).
- Etablering af en broforbindelse for cykler og gående mellem Stigsborg og Aalborg. Indtil denne er etableret, sikres gratis færgetransport her. Muligheden for færgetransport på tværs af fjorden andre steder undersøges.
- Bedre kapacitet på Hals-Egense forbindelsen.
- Prioritering af en indsats for at reducere støjproblemerne ved den eksisterende motorvej ved hjælp af støjvolde og lavere hastigheder i bymæssig bebyggelse.

Konklusion:
Dette forslag er gammeldags tænkning, der ikke gavner klima, mennesker eller dyr. Derimod vil en omfattende holdningsændring i befolkningen af hvornår og hvordan man transporterer sig være en forbedring i forhold til CO2-udslippet, trængslen og velfærdsøkonomien.

MVH

Lisbeth Stadel Petersen

Til:
Fra: Peter Breum (breum1@outlook.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 17:37

Hej

Hav venligst respekt for demokratiet og ytringsfriheden og noter at der er en KÆMPE modstand mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm blandt Aalborg Kommunes borgere. Der er alternativer, der er meget bedre, klimamæssigt, økonomisk og som aflaster trafikken 100% bedre og meget længere tid fremadrettet.

DET TREDJE RØR BØR IKKE FRAVÆLGES SOM MULIGHED

En negativ forrentning på det østlige alternativ med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i Aalborg Byråd 2011 tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt. Men noget tyder på, at anlægsprisen på den østlige model var pustet kunstigt op – og at dette var årsagen til den lave forrentning. Det virker f.eks. ikke let at forstå, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. ved VVM 2006 til hele 5,4 mia. ved 2011.
Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 lavet en model for den østlige linjeføring med to ekstra tunnelrør, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden. Dette krævede en kæmpe udfletning syd for fjorden og ekspropriation af et helt erhvervsområde. Vejdirektoratet fastholdt, at en så stor model var nødvendig.
I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at man kunne nøjes med et enkelt rør under Fjorden, hvorefter retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden eller med andre ord 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning.
Der forelå to modeller til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra lektor, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen. Den første model blev anbefalet af Borgerbevægelsen, hvorfor det var den, som Vejdirektoratet valgte at undersøge. Desværre havde denne model nogle skavanker, der gjorde at den blev forkastet. I stedet lavede Vejdirektoratet selv en model med tre tunnelrør, som kunne fungere rent vejteknisk, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia. Dette tal virker særdeles lavt, men på den baggrund mente Vejdirektoratet altså at kunne fraråde en østlig løsning.
Anker Lohmann-Hansens model med et enkelt ekstra rør så man ikke nærmere på, hvilket vi er mange, der har efterlyst lige siden VVM 2011, se forslaget på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk .
Desuden har vi siden 2021 efterlyst en beregning af forslaget om at en frakørsel allerede i Nørresundby mod Aalborg City som foreslået af professor, leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3.
Anker Lohmann-Hansens model er meget slankere end de to modeller for henholdsvis 1 og 2 ekstra rør, der fremkom ved VVM 2011. Man kan se på figuren nederst i dette skrift, hvordan man undgår at ekspropriere hele den ene side af Mineralvej. Denne ekspropriation var muligvis årsagen til den voldsomme fordyrelse?
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et ekstra kørespor i hver retning omkring Aalborg. Det havde Anker Lohmann-Hansen og (senere) Otto Anker Nielsen gjort i deres modeller. Med en ekstra kørebane langs Nørresundby samt en ny motortrafikvej fra Vadum, vil de desuden løse problemet i det nordlige Nørresundby, hvor sammenfletningen mellem E45 og E39 giver daglige køer.
I dag er situationen, at der er for lille kapacitet ved Limfjordstunnelen, hvis ikke denne bliver udvidet, uanset om man bygger en motorvej vest om Aalborg. Den tidligere virkelighed er blevet vendt på hovedet – en udvidelse af E45 er den bedste sikring mod køer – især mod Østvendsyssel og Aalborg

C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads. Anker Lohmann-Hansen har beregnet, at hans model koster ca. 4,5 mia. kr. Ca. det samme har professor Otto Anker Nielsen beregnet, at hans model vil koste. Og dette er inklusive udvidelse af E45, stikveje mod City Syd og Vadum. Denne beregning blev foretaget, mens Egholmforbindelsen i kraft af inflationen var steget til ca. 7 mia. kr. i pris. Der er ingen ny beregning fra Vejdirektoratet hverken vedrørende pris eller effekt eller resulterende forrentning for en østlig løsning (E45).
Et meget stort flertal af Aalborgenserne foretrækker en model med ekstra rør nær den nuværende tunnel:
Der er derfor god grund til at undersøge denne løsning bedre. Men stærke politiske kræfter har hidtil lykkedes med at forhindre dette. Da VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse var forældet i 2019, drog Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen til Christiansborg med en gave på 2,5 mio. kommunale kroner til transportminister Ole Birk Olesen - til brug for en ny VVM, som kun måtte indeholde vurdering af den vestlige løsning. Det blev accepteret, og klausulen fremgik af et såkaldt kommissorium. Politikerne har altså ikke bakket op om befolkningens åbenlyse ønsker, det gælder hverken lokalt eller på Christiansborg.
Én ting er anlægsomkostningen, en anden de indtægter, der hører til i regnskabet for et motorvejsanlægs rentabilitet. Hvad angår indtægterne, er trafikantgevinster afgørende. I 2011 befandt man sig langt fra en situation, hvor der var daglig kø ved Limfjordstunnelen. Gevinsten ved anlæg af en ny Limfjordsforbindelse lå derfor primært i, at der blev oprettet en genvej vest om Aalborg mod Aabybro-området. I 2020'erne er de daglige myldretidskøer en realitet, og vi ser nu frem for en lang periode, hvor disse vil blive stadig større. Hovedgevinsten ved en 3. Limfjordsforbindelse opnås derfor ved at få opløst disse køer på E45. Og dette vil begge linjeføringer kunne bidrage til.
Sammenligner vi med regnestykket fra 2011, er der altså både lavere anlægsudgifter til en østlig løsning og nu også store trafikantbesparelser, hvor de før var minimale. Der er brug for en computerkørsel for at vurdere, om ikke en østlig løsning er at foretrække – baseret på dagens trafikmængde og dagens computerprogrammer (Grøn mobilitetsmodel).
En sådan computerkørsel bør man foretage for at undgå en fejlinvestering på op mod 8 mia. kr. til en motorvej via Egholm. Dette er ikke mindst relevant at undersøge i lyset af, at den samfundsøkonomiske gevinst ved Egholmforbindelsen er væltet ned fra ca. 5,5 mia. kr. til ca. 0,5 mia. kr. mellem de sidste to VVM-rapporter.
Når resultatet foreligger, skal man medtænke, at en vestlig Limfjordsforbindelse har en masse negative eksterne effekter, der ikke normalt prissættes men - hvis de blev det – ville give især den vestlige løsning et mere negativt resultat. F.eks. påvirkning af natur, sjældne dyr, støj, asbest, drikkevand. De eksterne effekter skal tænkes med! Meget tyder på, at resultatet vil blive langt bedre for en østlig model som foreslået af Anker Lohmann-Hansen eller Otto Anker Nielsen.
Dertil kommer, at byen undgår den splid, der er mellem det politiske niveau og befolkningen og den negative følelse i forhold til det lokale demokrati og sammenhængskraft, det medfører, især den dag byggeriet begynder i alle de vestlige naturområder. Dette vil ikke gavne en by som Aalborg.
NB: Vejdirektoratet omtaler også emnet "robusthed i systemet", som kan øges med to forbindelser. Hertil må svaret være, at de mange uheld er et problem, men at disse er koncentreret ved sammenfletningen nord fra i Nørresundby og ved Limfjordstunnelen hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen på E45 og skal flette i tunnelen for at komme fra i Nørresundby. Disse to problemer løser man med Anker Lohmann-Hansens og Otto Anker Nielsens modeller. Det er bedre at forebygge uheld end at satse på helbredelse. En forøgelse af antallet af kørespor på E45 vil også forebygge uheld. Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, forekommer over alt på motorvejsnettet, men derfor bygger man jo ikke parallelle motorveje. Dertil kommer, at et ekstra rør jo vil være en mulig omvejskørsel ved problemer i et andet rør.
NB2: Vejdirektoratet skriver også, at trafikafviklingen vil være begrænset af tilslutningsanlæggene til E45. Der tænkes vel, at en fordeling på to motorveje vil være en fordel. Hertil må man bemærke, at der kun trækkes trafik fra det vestligste Hasseris og vestligste Lindholm i retning mod en Egholm-motorvej, hvilket fremgår af Vejdirektoratets kort over trafikale effekter. Forskellen vil ikke være stor.
Herefter følger nogle af sagens dokumenter:
FRA VEJDIREKTORATETS NOTAT TIL VVM-HØRINGEN 2011:
"Foreningen "Den Bedste Vej" er stiftet af en gruppe borgere. Foreningens høringssvar har 3

hovedemner:
1. …
2. …
3. VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget ”Den Bedste Vej”.
Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter, og de er kommenteret i afsnit 4.2. Foreningen har skitseret et alternativt forslag til en østlig forbindelse – kaldet ”Den Bedste Vej” – som efter foreningens vurdering kan afvikle den fremtidige trafik på E45 og samtidig tilgodese den fremtidige udvikling både i Aalborg og i hele Nordjylland. Forslaget kan efter foreningens vurdering etableres for ca. 2,5 mia. kr.
Forslaget ”Den Bedste Vej” omfatter 2 hovedetaper. Etape 1 - med forbedret adgang til City Syd m.m. - omfatter en mindre udbygning af E45 syd for Limfjorden, en ny frakørsel til City Syd/Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, Intelligent trafikstyring (ITS) på Høvejen og på Sønderbro/Østre Allé samt ekstra støjværn m.m. på E45. Etape 2 - benævnt Elbtunnelløsningen - omfatter etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVMredegørelsen, med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det nuværende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør samt ændret udformning af Mariendalsmølle Indføringen.
Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske vurderinger af forslaget ”Den Bedste Vej”. Vejdirektoratet har endvidere anmodet Aalborg Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning om en udtalelse vedrørende forslaget.
Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker til forslaget bl.a., at der ved valg af Østforbindelsen som løsning for en 3. Limfjordsforbindelse skal tilvejebringes en løsning, der er robust i forhold til trafikvæksten og i forhold til hændelser på vejnettet. Det anses for tvivlsomt, om forslaget ”Den Bedste Vej” kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik. Forvaltningen bemærker endvidere, at det af hensyn til trafikafviklingen er vigtigt, at der bibeholdes en lokal og regional forbindelse til Nørresundby fra E45 via Nørresundbygrenen.
Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen en række bemærkninger til de foreslåede om- og udbygninger af det kommunale vejnet.
Det er Vejdirektoratets vurdering, at den kapacitetsmæssige restlevetid for tunnelløsningerne vurderes at være ca. 6-9 år efter 2020.
Vejdirektoratet anser på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet.
Vejdirektoratet har desuden foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning, ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag ”Den Bedste Vej”.
Vejdirektoratet vurderer endvidere, at der som i VVM-redegørelse vil være behov for at udbygge E45 fra 4 til 6 spor mellem Sønderbro Indføringen og Øster Uttrup Vej, og fra 6 til 8 spor nord for Limfjorden, op til Motorvejskryds Vendsyssel. Vejdirektoratet skal til det skitserede forslag endvidere bemærke, at en forlægning af Mineralvej mod øst vil blive placeret meget tæt ved Rørdal Kirke.
Vejdirektoratet vurderer, at de samlede anlægsudgifter til en løsning med et tunnelrør til reversibel trafik og udbygning af E45 i 2011-priser vil være i størrelsesordenen ca. 4,7 mia. kr. Til sammenligning er de samlede anlægsudgifter til den i VVM-redegørelsen beskrevne Østforbindelse med en ny paralleltunnel med 2x3 spor opgjort til ca. 5,4 mia. kr.
Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget ”Den Bedste Vej” ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne. Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at forslaget ”Den Bedste Vej” indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse.”
FRA HØRINGSNOTAT 2021:
”Alternativer til Egholmlinjen
I et stort antal høringssvar ønskes det, at der undersøges en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen, som efter mange borgeres mening vil løse de nuværende og forventede kommende trængselsproblemer. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en

dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse. Flere mener i forlængelse heraf, at nye boligområder både nord og syd for fjorden vil medføre øget trafik, som med fordel kan føres via en udvidelse af den eksisterende forbindelse fremfor yderligere at belaste trafikårerne på tværs af Aalborg. På baggrund heraf efterspørger flere borgere en særlig VVM-undersøgelse for en østlig forbindelse, og mange udtrykker utilfredshed med, at den opdaterede VVM-undersøgelse ikke inkluderer en østlig forbindelse.

…

Vejdirektoratets bemærkninger

En nærmere vurdering af såvel nye vejprojekter som kollektive alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Det gælder ligeledes forslaget om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen. Hvad angår sidstnævnte, så blev der i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse i 2011 fremsendt et borgerforslag kaldet 'Den Bedste Vej'. Det var tænkt som et billigt alternativ til Vejdirektoratets forslag til udbygning af E45 (som i VVM-undersøgelsen blev kaldt Østforbindelsen).

Hovedelementet i 'Den Bedste Vej' - benævnt Elbtunnelløsningen - omfattede etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVM-undersøgelsen med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det eksisterende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør.

Vejdirektoratet foretog en skitsemæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelløsning ville være ca. 6-9 år efter 2020. Vejdirektoratet anså på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en begrænset restkapacitet. Med andre ord vurderede Vejdirektoratet, at forslaget ikke var en tilstrækkelig fremtidssikret løsning.

Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet fastholdt på den baggrund vurderingen af, at der ville være behov for at udbygge E45 med ekstra spor både syd og nord for Limfjorden.

Det er endvidere blevet endnu tydeligere end i 2011-undersøgelsen, at bedre fremkommelighed forudsætter en udbygning af hele korridoren omkring Aalborg, idet Limfjordstunnelen ikke er eneste begrænsende faktor for trafikafviklingen. Trafikafviklingen i korridoren er i høj grad begrænset ved sammenfletning af E39 og E45 ved motorvejskryds Vendsyssel samt af de øvrige E45-tilslutningsanlægs indflettende trafikstrømme."

Efterfølgende skitse er medtaget bagest i VVM 2011 høringsnotatet uden titel, men dette er sandsynligvis Vejdirektoratets skitse til løsning med et enkelt rør.

Forslaget med 12 kørespor under Fjorden som indgår i VVM 2011.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johnny Nielsen (jyn1972@outlook.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 17:22

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod motorvejsforbindelsen “Egholmmotorvejen"

Den kommer ufatteligt tæt på ufatteligt mange mennesker, herunder alle der bor i Aalborg Vestby

Den kommer til at få enorme konsekvenser for livets gang for alle beboere i Vestbyen, samt for alle kolonihaveejere i området, samt "Norden" og Åblink i Nørresundby. Med etablering af motorvejsforbindelsen, vil det betyde gener i form af:

Støj: Med vestenvind 2/3 af tiden i Aalborg kommer motorvejen til at larme helt enormt, og det er både ind fra vest og nordvest hen over fjorden.

Rekreative områder: Det rekreative område “Verdens ende”, vil blive et støjfuldt område som det der kendes fra Østerådalen - hvor motorvejen i forvejen støjer.

Trafikale problemer: Annebergvej bliver bogstaveligt talt en til- og frakørsel til motorvejen. Det bidrager yderligere til øget støjniveau, og trygheden ved at cykle bliver endnu ringere end nu.

Venlig hilsen

Johnny Nielsen

Tyge Brahes Vej 45 st.

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Pernille Naja Kjær (pernillenajak@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. motorvejsforbindelse over Egholm.
Sendt: 07-01-2024 17:21
Bilag: Høringssvar.pdf;

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Aalborg d.07.01.2024

Jeg frygter at det ikke gør en forskel at jeg tager mig tiden til at skrive dette høringssvar. Det er det første jeg nogensinde har skrevet.
Når man følger debatten mellem modstandere af denne forbindelse og de politikere der er tilhængere, savner man i den grad at der bliver givet svar på de mange, de utrolig mange, gode grunde til at det er en helt forfærdelig løsning.

Demokratiet fungerer ikke i Nordjylland er et udsagn der går igen i sagen om 3. Limfjordsforbindelse.
Der har været en særdeles manipuleret beslutningsproces omkring denne sag. Siges der. Og sådan ser det ud, men jeg håber at det vil vise sig at det ikke er rigtigt. At man vil lytte til de mange utrolig dygtige mennesker der har engageret sig på højt niveau, og som har kæmpet for at vi får den bedste løsning for Aalborg.

Der er flere årsager til at vælge en anden løsning, end den ekstra motorvej vest om Aalborg.

- Asbest
- Støj
- Rekreative områder
- Fremtidig (attraktiv) byudvikling vest for Aalborg
- Prisen i forhold til alternative løsninger
- Den enorme påvirkning på mennesker og natur i forhold til udvidelse af den østlige forbindelse.

Skal der udbygges i forhold til eksisterende limfjordsforbindelse, vil det være naturligt at det blev gjort så nænsomt som muligt for mennesker og miljø.
Løsningen er bestemt ikke at omslutte Aalborg af motorvej.

I forhold til Asbest: Hvordan *tør* I tage denne beslutning? Hvordan kan vi være det bekendt over for vores børn og børnebørn?
Hvordan kan man i ramme alvor påstå at der ikke findes asbest i fjorden når der er deponeret derude i de kæmpe mængder, og uden at det har været tilstrækkeligt inddæmmet?

Kilde Geohav:
På Klosterengen er der deponeret over 95.000 ton asbestholdigt affald, hvilket ikke var fyldestgørende inddæmmet under deponeringen i perioden 1977 til 1979. Området ligger inden for undersøgelseskorridoren af Egholmlinjen.
Ved siden af, på matriklen hvor renseanlæg vest ligger nu, blev der i perioden 1960 til slut 1970'erne opfyldt med asbestholdige materialer, uden at området på nogen måde var inddæmmet.
GeoHav anslår, at der er deponeret i alt ca. 550.000 ton asbestholdigt materiale på disse lokaliteter.

Opfyldningen af begge områder skete som følge af tilladelser jf. sagsnummer S 1200-12 fra ministeriet for offentlige arbejder (nu Transportministeriet).
GeoHav vurderer, at den mangelfulde inddæmning har resulteret i, at asbestholdigt materiale fortsat opskyller på kyststrækningen og med videnskabelig vished er at forefinde i Limfjordens bund.
Verdens ende, som Egholmlinjen gennemskærer, var jf. sagsakterne S 1200-21 (ligeledes ministeriet for offentlige arbejder) ukontrolleret losseplads for bygningsaffald, kemikalieaffald, industrifyld og meget mere. GeoHav m.fl. har gjort fund af ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer i området.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf
GeoHav har i fortløbende dialog med Rigsarkivet fået verificeret, at INGEN myndigheder eller rådgivende ingeniører har tilgået sagsakterne S 1200-12 og S 1200-21, som Transportministeriet (formodentlig i perioden 1988-2000) har hengemt i Rigsarkivet.

Derudover, er der den ekstra dimension at asbesten vil blive overført via luften ind over Aalborg by, og via vandet til fx. Friluftsbadet og lystbådehavne.

<u>26.000 mennesker bliver ramt af vejstøj.</u> Det er syd for fjorden, på Egholm og nord for fjorden. Med vestenvinden til at sætte ekstra turbo på støjen bliver det kun endnu værre. Flere steder er motorvejen hævet meget over terræn hvilket kun igen (igen) øger støjen. Det er nærmest opskriften på at få så meget støj som muligt (!)

Hele det vestlige opland bliver ramt. Smukke naturområder med udsigt over store vidder. Det gælder Hasseris Enge, Fjordengene ved Mølholm, Verdens Ende i Nørresundby.

Hvad vil man egentlig med Aalborg kan man tænke. For det er i hvert fald ikke en attraktiv by man arbejder for!
Vil vi gerne beholde de dygtige unge mennesker der uddannes på Aalborg universitet?
Gider de bo I landets mest støjplagede by?
Nej, det gider de ikke.

I VVM-rapporten oplyses det i ramme alvor, at motorvejen vil nedbringe støjen i Aalborg. Vejdirektoratet taler KUN om sundhedsskadelig støj, og det endda efter den danske grænse på 58 dB.
Det Vejdirektoratet i virkeligheden siger, er, at motorvejen bidrager til at nedbringe støjen i Aalborg til under 58 dB i gennemsnit.
Og det er så gennemsnit i løbet af hele døgnet og i hele Aalborg.
Anbefalet (forskningsbaserede) støjgrænse anbefalet af WHO: 53dB!!
Det er talmanipulation af værste skuffe.

<u>I forhold til drikkevand:</u>
Området omkring de sårbare boringsnære beskyttelsesområder ved Drastrup og Lindholm-Hvorup vandværker er truet af den planlagte motorvej gennem to vitale grundvandsparker.
Drikkevandet er helt rent kildevand, som Aalborg Kommune har værnet om i 30 år. Med en motorvej skal drikkevand i fremtiden renses.

Oddere:
Odderen er fredet og omfattet af EU's habitatdirektiv bilag IV (krav om beskyttelse af levesteder) Harmoner temmelig dårligt med at jage dem væk med hunde. Og taget i betragtning at der findes alternativer til den vestlige linjeføring, kunne man håbe på at det ikke bliver ført ud i livet.

Prisen: (Kilde Anders Wested)
Egholmforbindelsen er sat til senest at koste 7.7 Mia, hvor udvidelse af øst (ekstra rør) er sat til 4,5 Mia.
Dertil skal ligges at vest forbindelsen i følge forskere ikke aflaster trafikken så effektivt som en udvidelse i øst.

Med Venlig hilsen

Pernille Rendal Kjær

Jens Stoffersens Vej 2,
9000 Aalborg.

Mail: pernillenajak@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Laura Rohde (lauralady009@gmail.com)
Titel: Jeg er IMOD egholmsmotorvej
Sendt: 07-01-2024 16:13

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det.

Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der ødelægger naturen og de få tilbageværende levesteder for dyr og fugle.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores sparsomme rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores i forvejen støjramte by.

Tiden er til at værne om vores sundhed og miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen

Laura Rohde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jcmj (jcmj@pc.dk)
Titel: høringssvar 3. Limfjordsforbindelse, vedhæftet
Sendt: 07-01-2024 15:58
Bilag: Høringssvar til anlægslov for 3. limfjordsforbindelse jan.24.docx;

Sendt fra Mail til Windows

Høringssvar til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.

Som borgere i Nørresundby vil vi gerne gøre indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse, der går over Egholm og Lindholm.

1. Vi mener, en motorvej over Egholm ødelægger miljø, beskyttet natur og fauna og i det hele taget ødelægger et rekreativt område, især for nærområdets borgere, men også folk langvejs fra. Ydermere påtænkes der en ekstra bro, med endnu flere anlægsgener, til øen og nedlæggelse af den dejlige færge, som giver mange, både børn og voksne, en ekstra oplevelse. De 600 mill. Kr. Aalborg Kommune uden lovgrund tager fra borgernes skattepenge og giver til en motorvej til gavn for andre kommuner, kunne passende bruges til færgedrift mange år frem i stedet. Eller et andet område, fx hjemmeplejen, der også fattes penge.
2. Vi mener, at en motorvej, beliggende 10-14 meter over vandet nord for Egholm og over samme antal meter over jorden gennem Lindholmområdet indtil jernbanen er passeret, vil medføre alt for store støjgener for beboerne i området. Støjværn er jo sparet væk. Vi bor på Rolighedsvej og kan dagligt høre den eksisterende motorvej med en evindelig susen af dækstøj. Med endnu en motorvej vest for, vil denne støj altså også komme vestfra, og ikke mindre i styrke pga. vestenvind. Støjen vil ikke bare genere os nord for fjorden, men også i Aalborg midtby og havnefront, viser erfaring fra andre steder.
3. Vi mener, det er fuldstændig galimatias at ødelægge en bynær ø og spærre en dejlig by inde mellem 2 motorveje. Der er allerede mange, der generes af den nuværende motorvej, hvorfor fordoble det antal?
4. Vi mener, man bør tage ved lære af andre byer, der har plastret sig til i motorveje og nu må bygge kunstige øer, Lynetteholm og Aarhus Ø og hvad de nu hedder. Bevar dog den unikke ø, der er og den by, der er.
5. Vi mener, at den påtænkte 3. Limfjordsforbindelse vil medføre store trafikale problemer tværs igennem byen, når alle der kommer vest fra alligevel skal på arbejde i østbyen. Ligeledes er det nye supersygehus' placering ikke optimal, når ambulancer kommer vestfra. Man undrer sig over, hvilken uddannelse trafik- og byplanlæggere har og hvem, der laver statistikker. I øvrigt kan man jo få statistik til at passe til det, man vil! Det er sørgelig helhedsplanlægning.
6. Vi mener, at hvis alle kommunerne omkring Aalborg er så forhippede på den påtænkte 3. Limfjordsforbindelse, så kunne de passende yde et bidrag ligesom Aalborg Kommune desværre har tænkt sig at gøre, med misbrug af deres egne borgeres penge.
7. Vi mener, at der sagtens kan laves en 3. Limfjordsforbindelse, evt. længere vestpå til glæde for de omkringliggende kommuner og at den plan, den påtænkte Limfjordsforbindelse bygger på, for længst er forældet. På de godt 10 år er der da sket en udvikling af måden, man etablerer veje på. Fx kan man i udlandet bygge lange tunneller eller overdækkede vejstrækninger. I Danmark halter man desværre altid bagefter i udvikling, og benytter sig af forældede teknikker.
8. Vi mener, at en udbygning af den østlige forbindelse i en eller anden form, som foreslået af mange med forstand på dét, vil være den bedste løsning, og udføre udbygningen med brug af den ekspertise, man har i dag.
9. Vi mener alt i alt, at Trafikministeriets og Vejdirektoratets arrogance er uhørt, at den påtænkte Limfjordsforbindelse er håbløst forældet i plan og udførelse, at der er miljømæssige konsekvenser, som bevidst tilsidesættes eller tales ned, at der er støjproblemer, der ignoreres eller kaldes "indenfor rammerne", at borgernes ve og vel overses, at bevillingen fra Aalborgs borgere uden lovgrundlag skal slettes, og at en østlig udbygning er optimal. **STOP dette vanvidsprojekt og igangsæt et tidssvarende, set med nye briller.**

Med venlig hilsen
Birgitte Poulsen og Jens Chr. Jensen
Rolighedsvej 65
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: nils sloth (artbreak@nilssloth.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 15:47

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg fortsat vinde konkurrencen om at være Danmarks mest støjplagede by. Nej vel!

Med en motorvej over Egholm vil Aalborgs befolkning lide overgreb af biler og deres konstante støj. Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. Ingen tysk by er så plaget af støj som Aalborg.

Det undrer mig selvfølgelig, at WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80 dB eller endnu højere. Tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn.

I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150).

Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Og andre borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen.

Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad.

Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg ,vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres aftensmad. MEN… et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.

I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.

De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Inden man påbegynder anlæggelse af Egholm motorvejen, bør det i det mindste undersøges, om et så højt og langt støjværn, der her er tale om, har den ønskede effekt i forhold til alle støjplagede borgere.

Det vil sige, at borgere langs med motorvejen - både på den østlige og vestlige side af den - kan nyde deres hjem inde og ude uden at blive udsat for sundhedsskadelig støj.

Hvis ikke det kan lade sig gøre, bør motorvejen over Egholm ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel.

Jeg er ikke som sådan imod en 3. limfjordsforbindelse, men i den grad er jeg imod en vestlig forbindelse over øen Egholm. Dette er jeg fordi:

Der findes bedre og billigere alternativer, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx i form af et ekstra rør. Det kunne også være Borgerbevægelsesns forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt.

2. Der er mange truede dyrearter i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EUs fuglehabitatsdirektiv og § 4. Fx Den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornugle.

3. At man kan finde på, at ville ophæve fredning og give dispensation, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen ! Det er da uanstændigt og

lugter langt væk af strategi - man ønsker ikke at modtage særligt mange høringssvar. Motorvejen skal åbenbart komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne.

4. Støjgener. Dette bliver et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt over Hasseris Enge. Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for skadelig motorvejsstøj.

Det er ikke undgået min opmærksomhed, at man visse steder vil sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Men hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at sidde og glo på sådan en ?? Vejen kommer op i 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er folk derude vist ikke helt klar over. Desuden igen hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorrup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke er gjort offentligt. Det vil give særdeles kraftige støjgener.

Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.

Hertil kommer støjgener i anlægsfasen. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.

Asbest Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det kunne lade sig gøre ?? Kommunens egen oplysninger, dem fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Der er vidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. De havde nøgle til området, og læssede bare af. Kommunen havde pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Man må jo tro vi er dumme, hvis man regner med at Aalborgs befolkning tror på sådan noget sludder. Det er almen viden her i byen, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. Tænketanken Geohav har klar dokumentation til forekomsterne - igen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og ikke at sige direkte usandt, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

Selve linjeføringen er uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 17%. Er den overhovedet rentabel ?? Hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig. Sker der uheld i tunnelen, skulle man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal ti city syd, eller fra Hirtshalsfærgerne. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? Det er det glade vanvid. Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan? Vores vækst vil være oplagt gennem naturområderne. Jeg fristes til at indsætte følgende citat: “Et lands naturskønhed er en nationalformue, hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lægge den øde: Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed har intet med føleri at gøre: Ødelæggelse af den for øjeblikkelig vindings skyld, har særdeles meget at gøre med brutalitet”. (Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915). Og netop naturværdier har Nordjylland rigtig meget af.

Og så er der drikkevandet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver,

der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD så der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.

Financieringen virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer igang. Og med den lille aflastning af E 45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.

Miljø Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ? I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter. Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere. Drop den motorvej.!!

--
Nils Sloth Andersen
Danmarksgade 27 A, 3.
9000 Aalborg DK
2346 5043

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Betina Thøgersen (bthagnar@gmail.com)
Titel: KRITIK af Egholmmotorvej pga. katastrofale konsekvenser for Aalborgensernes drikkevand
Sendt: 07-01-2024 15:34

Til Transportministeriet

Jeg er stærkt imod en 3. limfjordsforbindelse over Egholm og dermed vest om Aalborg.
Og jeg er som bosiddende i Aalborg dybt bekymret for vores drikkevand og dermed implicit vores sundhed.

Linjeføringen går gennem særdeles vigtige drikkevands-deponier bl.a. i Drastrup, og jeg mener det er en menneskeret, at der værnes om det rene drikkevand, som findes.
Alene Drastrup leverer drikkevand til en tredjedel af borgerne i Aalborg!!

Aalborg Kommune har i årevis gjort en stor og økonomisk indsats for at beskytte drikkevandet fra Drastrup og det virker derfor helt galimatias, at opføre en motorvej gennem området.

Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.
Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Vh
Betina Thøgersen
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dorthe Nørgaard (buttervaenget@gmail.com)
Titel: Egholmforbindelse nej tak - høringssvar
Sendt: 07-01-2024 15:08

Selvfølgelig skal vi have en tredje forbindelse men hvorfor er et ekstra rør(øst forbindelse) ikke med i overvejelserne?

Er det grundet statshemmeligheder som vi almindelige ikke ved noget om eller drejer det sig om byggefelter i området eller bare manglende uvidenhed hos de folkevalgte magthavere.

Det er en katastrofe for Aalborg hvis Egholmforbindelsen bliver en realitet!!

1.Støjforurening - dræber, (særligt slemt med bro over vand (Egholm/Nørresundby).

2.Drikkevandet bliver berørt da 2 grundvandsdepoter kommer i fare grundet byggeriet.

3.Asbestholdige deponier bliver berørt 3 steder, frakørsel Dall Villaby, Aalborg deponi ud til fjorden hvor en hel del allerede er sivet ud i fjorden grundet manglende inddæmning for efterhånden mange år siden. Ligeledes er der stort deponi på Nørresundby siden hvor vejen jo også rammer.
Asbest dræber selv i meget lave værdier! Aalborg er hårdt ramt af lungehindekræft i forvejen.

4. Løser ikke trafiktrængsel ved nuværende tunnel ved ulykker og vedligholdelse når det ene rør er lukket.

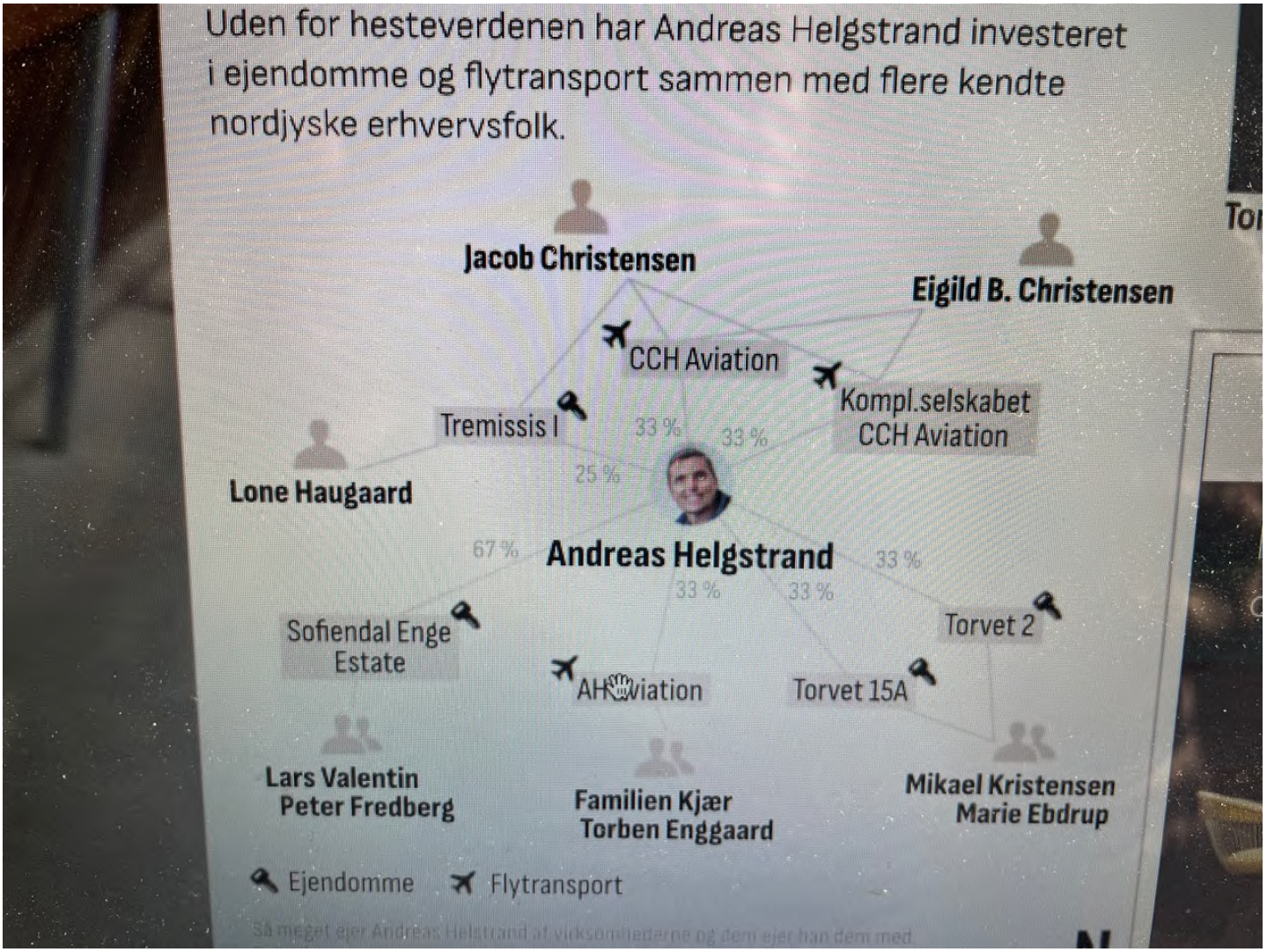
5. Der er lavet analyse over "nytteværdi" af Egholmforbindelse og den er ekstrem lav i forhold til en øst forbindelse.

Befolkningen i Aalborg ønsker ikke forbindelsen over Egholm men mange tror fejlagtigt at den er vedtaget og at der ikke findes et alternativ.

Der er ikke hold i Aalborg alliancens medlemmer på listen. Virksomhederne eksistere ikke længere, mange enkeltmandsvirksomheder med få ansatte og så selvfølgelig magteliten med byggefelterne.
Herudover store landsdækkende virksomheder som ikke betaler skat til Aalborg.
Pamperi af værste skuffe at bruge Jobcenterne i forbindelse med motorvejsbyggeri.
Rambøll(medlem) er selvfølgelig brugt til noget analysearbejde i den forbindelse.

Vågn op tak….og brug vores skattepenge så det gavner samfundet bedst muligt.

VH
Dorthe Nørgaard



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mia Prall (miacprall@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm Motorvej
Sendt: 07-01-2024 14:54

Kære TRM,

Jeg skriver for at udtrykke bekymring vedrørende den planlagte bebyggelse af Egholm Motorvej. Dette projekt vil have en skadelig indvirkning på naturen, herunder beskyttede arter, der kalder dette område hjem. Det vil også reducere lokalbefolkningens mulighed for at nyde naturen. Det er måske vigtigst, at fortsatte investeringer i bilinfrastruktur er et klart skridt i den forkerte retning. Vi er midt i en klimakrise, og vi har ikke råd til fortsat at investere i ubærdygtig løsninger. Ikke nok med at dette projekt ikke vil lykkes med at løse trafikale problemer, det vil også sende et klart signal om, at Danmark ikke sætter sine bedste ben i forhold til den grønne omstilling. Vi kan gøre mere for klimaet, naturen og mennesker end dette. Og vi skal gøre mere.

Venlig hilsen,
Mia Prall

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mikkel Thomsen (mbech80@gmail.com)
Titel: NEJ TAK til Motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 07-01-2024 14:51
Bilag: Høringssvar vedr anlægslov 3 Limfjordsforbindelse.pdf;

NEJ TAK til Motorvej i Egholmlinjen
Se vedhæftede

Med Venlig hilsen
Mikkel Lund Thomsen

Høringssvar vedr. Anlægslov 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Kære Folketingsmedlem.

Jeg vil inderligt bede dig om at stoppe vedtagelse af anlægslov vedr. 3 Limfjordsforbindelse over Egholm.

Dette er der RIGTIG mange grunde til, og jeg er dybt bekymret for Aalborg generelt samt alle de mange 1000 borgere som bliver sundhedsskadeligt påvirket af dette.

Det er bedre at forebygge end at helbrede – og stopper DU anlægget af denne altødelæggende motorvej er DU med til at forebygge helbredsmæssige problemer pga støj, forurening mm samt asbestrelaterede sygdomme og dødsfald i fremtiden.

STOP MOTORVEJEN inden det er for sent!!

Desværre forholder det sig sådan at VVM redegørelsen er yderst mangelfuld og misvisende – og i det hele taget burde Vejdirektoratet IKKE konsekvensvurdere sit eget projekt, som svarer til at sætte en kriminel til at være dommer over sin egen ugerning.

Økonomisk og trafikalt hænger projektet slet slet ikke sammen, og har en virkelig dårlig forrentning på ca 3,4%. Ingen private virksomheder ville investere med så dårlig forrentning. Forrentningen er sikkert endnu lavere nu, pga ekstreme prisstigninger på byggematerialer.

Mindst 7,9 mia. kroner vurderes det at koste, og så løser det slet ikke problemet i tunnellen, og ved åbning af Egholmforbindelsen vil trafikken være steget så meget at det slet ikke ville kunne mærkes. VD har vurderet en trafikstigning på 1 %, men den reelle stigning er på 2,5%.
Aalborg Kommune skriver at erhvervslivet går i stå såfremt Egholmlinjen ikke bygges. Det er FORKERT. Erhvervslivet ønsker ikke Egholmlinjen specifikt – de vil bare gerne have en løsning ved tunnellen der virker – og det gør Egholmlinjen IKKE!!!

Den centrale trafik i Aalborg kan blive endnu mere kaotisk, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.

Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Ca 26.000 (LÆS: SEKSOGTYVETUSINDE!!!) nye borgere vil blive udsat for **sundhedsskadelig støj** i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.
Motorvejen bygges i store – og bynære dele på broer i 4-10 meters højde. Disse kan IKKE støjdæmpes, og med vestenvinden ind over Aalborg, bidrager motorvejen til et inferno af støj direkte ind over byen

Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig **asbestforurening** i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. De små asbestfibre er dødelige, og det er uordentligt at gamble med folks liv og helbred – blot for at spare 5-7 minutter på en motorvej. En motorvej i Egholmlinien er mildt sagt en DØDBRINGENDE beslutning.

Asbest- dokumentation (Vedhæftet):
GeoHav: *Asbestnotatet (*overskuelig gennemgang og vurdering af asbestforekomsterne)

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening allerede i anlægsfasen, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.
Vandværket i Drastrup er Aalborgs Nøglevandværk, og der er ikke andre steder man kan hente så rent drikkevand som her. Vandet her er særligt sårbart, da jorden ikke er beskyttet, og forurening derfor vil gå direkte med i grundvandet.
VVM'en oplyser, at der ikke forefindes forurening i dette vandværk – hvilket ikke er korrekt – og dermed en fejl i VVM rapporten. (Der er fund af pesticider – en punktkilde) på vores ejendom lige ved vandværket.
I forbindelse med anlægget af motorvejen skal grundvandet hæves/sænkes og i denne forbindelse kan forureningen fra denne ene forurenede boring sprede sig til de andre boringer. Alene af denne grund skal der ikke anlægges en motorvej henover et kostbart drikkevandsreservoir.

Drastrups drikkevand har i over 30 år været strengt beskyttet, og der er brugt mange kommunale kroner på at sikre det rene drikkevand ved bla. Plantning af skovarealer, som udgør rekreative områder som bruges flittigt af borgerne.
Borgerne i Drastrup er ligeledes underlagt strenge restriktioner mht nul-tolerance ang sprøjtemidler, gødning, hvilke afgrøder/tæer man må så/plante. Man må feks ikke omlægge jorden - dvs fræse eller pløje.

Naturen presses generelt til det yderste, når der etableres sådan et anlæg, og ødelægger levesteder og rastepladser for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

Visionsløs, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer.

Den juridiske proces for forløbet har været dybt kritisabelt og i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Senest med afviklingen af VVM-høringen i foråret 2021, hvor 7.800 indkomne høringssvar ikke blev taget alvorligt. VVM-høringen var ikke afsluttet og alle høringssvarene var ikke behandlet af Vejdirektoratet inden Transportforliget blev indgået 28. juni 2021. DET er under AL kritik og særdeles arrogant og udemokratisk.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat!!!

Transportministeren har udstillet sin egen uvidenhed vedr asbestdeponierne på direkte tv, ligesom han latterliggør Aalborgensernes alvorlige bekymringer og advarsler om de kæmpemæssige asbestdeponier, som findes ved og i linjeføringen. Det er dybt uansvarligt, uværdigt og direkte farligt at have en transportminister, som ikke forstår situationens alvor, men forsøger at gøre sig morsom ved at tale om enhjørninger. Transportministeren er ude på et skråplan!!

Det er ligeledes helt usædvanligt og urimeligt at der ikke medtaget alternativer til Egholmmotorvejen. Det er lavet flere gode forslag undervejs, som løser problemet i tunnelen og koster under det halve. Det kunne et nyt og realistisk tunnelrør ved siden af det eksisterende

I Danmark bør vi følge Østrigs gode eksempel: Et klimatjek af en række storstilede vejprojekter viser, at den miljømæssige regning for at gennemføre dem bliver for stor, og stopper derfor en række storstilede vejprojekter.

LYT TIL PROTESTERNE som er reelle og FAKTA baserede!!!

Med lov skal land bygges!!!

Venlig hilsen

Mikkel Lund Thomsen
Hr Sørens Vej 7
9240 Nibe

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte Thomsen (charlotte030495@hotmail.com)
Titel: NEJ TAK til Motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 07-01-2024 14:49
Bilag: Høringssvar vedr anlægslov 3 Limfjordsforbindelse.pdf;

NEJ TAK til Motorvej, se vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen
Charlotte Thomsen

Høringssvar vedr. Anlægslov 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Kære Folketingsmedlem.

Jeg vil inderligt bede dig om at stoppe vedtagelse af anlægslov vedr. 3 Limfjordsforbindelse over Egholm.

Dette er der RIGTIG mange grunde til, og jeg er dybt bekymret for Aalborg generelt samt alle de mange 1000 borgere som bliver sundhedsskadeligt påvirket af dette.

Det er bedre at forebygge end at helbrede – og stopper DU anlægget af denne altødelæggende motorvej er DU med til at forebygge helbredsmæssige problemer pga støj, forurening mm samt asbestrelaterede sygdomme og dødsfald i fremtiden.

STOP MOTORVEJEN inden det er for sent!!

Desværre forholder det sig sådan at VVM redegørelsen er yderst mangelfuld og misvisende – og i det hele taget burde Vejdirektoratet IKKE konsekvensvurdere sit eget projekt, som svarer til at sætte en kriminel til at være dommer over sin egen ugerning.

Økonomisk og trafikalt hænger projektet slet slet ikke sammen, og har en virkelig dårlig forrentning på ca 3,4%. Ingen private virksomheder ville investere med så dårlig forrentning. Forrentningen er sikkert endnu lavere nu, pga ekstreme prisstigninger på byggematerialer.

Mindst 7,9 mia. kroner vurderes det at koste, og så løser det slet ikke problemet i tunnellen, og ved åbning af Egholmforbindelsen vil trafikken være steget så meget at det slet ikke ville kunne mærkes. VD har vurderet en trafikstigning på 1 %, men den reelle stigning er på 2,5%.
Aalborg Kommune skriver at erhvervslivet går i stå såfremt Egholmlinjen ikke bygges. Det er FORKERT. Erhvervslivet ønsker ikke Egholmlinjen specifikt – de vil bare gerne have en løsning ved tunnellen der virker – og det gør Egholmlinjen IKKE!!!

Den centrale trafik i Aalborg kan blive endnu mere kaotisk, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.

Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Ca 26.000 (LÆS: SEKSOGTYVETUSINDE!!!) nye borgere vil blive udsat for **sundhedsskadelig støj** i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.
Motorvejen bygges i store – og bynære dele på broer i 4-10 meters højde. Disse kan IKKE støjdæmpes, og med vestenvinden ind over Aalborg, bidrager motorvejen til et inferno af støj direkte ind over byen

Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig **asbestforurening** i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. De små asbestfibre er dødelige, og det er uordentligt at gamble med folks liv og helbred – blot for at spare 5-7 minutter på en motorvej. En motorvej i Egholmlinien er mildt sagt en DØDBRINGENDE beslutning.

Asbest- dokumentation (Vedhæftet):
GeoHav: *Asbestnotatet (*overskuelig gennemgang og vurdering af asbestforekomsterne)

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening allerede i anlægsfasen, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.
Vandværket i Drastrup er Aalborgs Nøglevandværk, og der er ikke andre steder man kan hente så rent drikkevand som her. Vandet her er særligt sårbart, da jorden ikke er beskyttet, og forurening derfor vil gå direkte med i grundvandet.
VVM'en oplyser, at der ikke forefindes forurening i dette vandværk – hvilket ikke er korrekt – og dermed en fejl i VVM rapporten. (Der er fund af pesticider – en punktkilde) på vores ejendom lige ved vandværket.
I forbindelse med anlægget af motorvejen skal grundvandet hæves/sænkes og i denne forbindelse kan forureningen fra denne ene forurenede boring sprede sig til de andre boringer. Alene af denne grund skal der ikke anlægges en motorvej henover et kostbart drikkevandsreservoir.

Drastrups drikkevand har i over 30 år været strengt beskyttet, og der er brugt mange kommunale kroner på at sikre det rene drikkevand ved bla. Plantning af skovarealer, som udgør rekreative områder som bruges flittigt af borgerne.
Borgerne i Drastrup er ligeledes underlagt strenge restriktioner mht nul-tolerance ang sprøjtemidler, gødning, hvilke afgrøder/tæer man må så/plante. Man må feks ikke omlægge jorden - dvs fræse eller pløje.

Naturen presses generelt til det yderste, når der etableres sådan et anlæg, og ødelægger levesteder og rastepladser for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

Visionsløs, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer.

Den juridiske proces for forløbet har været dybt kritisabelt og i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Senest med afviklingen af VVM-høringen i foråret 2021, hvor 7.800 indkomne høringssvar ikke blev taget alvorligt. VVM-høringen var ikke afsluttet og alle høringssvarene var ikke behandlet af Vejdirektoratet inden Transportforliget blev indgået 28. juni 2021. DET er under AL kritik og særdeles arrogant og udemokratisk.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat!!!

Transportministeren har udstillet sin egen uvidenhed vedr asbestdeponierne på direkte tv, ligesom han latterliggør Aalborgensernes alvorlige bekymringer og advarsler om de kæmpemæssige asbestdeponier, som findes ved og i linjeføringen. Det er dybt uansvarligt, uværdigt og direkte farligt at have en transportminister, som ikke forstår situationens alvor, men forsøger at gøre sig morsom ved at tale om enhjørninger. Transportministeren er ude på et skråplan!!

Det er ligeledes helt usædvanligt og urimeligt at der ikke medtaget alternativer til Egholmmotorvejen. Det er lavet flere gode forslag undervejs, som løser problemet i tunnelen og koster under det halve. Det kunne et nyt og realistisk tunnelrør ved siden af det eksisterende

I Danmark bør vi følge Østrigs gode eksempel: Et klimatjek af en række storstilede vejprojekter viser, at den miljømæssige regning for at gennemføre dem bliver for stor, og stopper derfor en række storstilede vejprojekter.

LYT TIL PROTESTERNE som er reelle og FAKTA baserede!!!

Med lov skal land bygges!!!

Venlig hilsen

Charlotte Thomsen
Hr Sørens Vej 7
9240 Nibe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: nina munk lyhne (ninamunklyhne@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej - nej tak. Høringssvar.
Sendt: 07-01-2024 14:37
Bilag: Høringssvar angående den 3_ 7 januar2024.docx;

Høringssvar angående den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Kære Transportminister

Lad os undlade at pakke Aalborg ind i støj, som kendt er sundhedsskadelig(*) og i stedet imødekomme de unges fremtidige sundhed og velfærd, Aalborgs nuværende borgere sunde nærmiljø og borgernes mulighed for at finde bynær rekreation uden støj og forurening. Lad os finde en anden transportløsning for Aalborg/Nordjyllands trafikale udfordringer end en motorvej placeret over Egholm.

Konsekvenserne af 3. limfjordsforbindelse over Egholm vil være katastrofale i form af støj i både rolige boligområder såvel som støj og bygningsanlæg i bynære "livsnødvendige" rekreative områder, der fungerer som åndehul for Aalborgs borgere. Ud over fredelige boligområder er der talrige rekreative interesser i det vestlige Aalborg/Nørresundby område, som fuldstændig vil undermineres af såvel anlægsprojektets fysiske naturinddragelse i sig selv og den medfølgende støjforurening i særdeleshed, herunder blandt andet ro-, kajak-, og surf-supklubber, sejlklubber, vinterbadeklubber, søspejdere, gangstier samt ikke mindst den af Aalborg kommune ny-renoverede og *særdeles* velbesøgte Vestre Fjordpark/friluftsbadet, der anvendes af borgere fra hele Aalborg. Det bynære fjordmiljø er unikt for Aalborg som storby og af stor betydning for trivslen hos Aalborgs borgere, der i udpræget grad udnytter fjordmiljøet rekreativt såvel i forbindelse med klubaktivitet/ fjordbadet som individuelt med motion/ gåture langs fjordlinjen og på den unikt beliggende Egholm ø, hvortil man kan sejle på kort tid og nyde uforstyrret natur og ro. Den mulighed er unik for en storby og benyttes i vid udstrækning af borgere på tværs af økonomiske skel og aldersfordeling.

Værdien af rekreative naturområder, der vil tabes ved en Egholmlinje, kan knapt gøres op på nogen relevant skala - herunder ikke økonomisk, men i betragtning af de minimale trafikale gevinster, der reelt opnås ved linjen, er den naturdestruktive karakter af Egholmlinjen endnu mere uacceptabel. En motorvej i Egholmlinjen vil være en stor fejltagelse, som jeg på det kraftigste opponerer imod. Jeg mener, der må findes en løsning, hvor en supplerende linjeføring dels afhjælper det relevante trafikale problem og dels (måske ved nedgravning) skåner Aalborg for nye støjgener og underminering af naturressourcer. Sidstnævnte ikke mindst med tanke på den arv, vi videregiver til samfundets unge og yngste borgere.

Med Venlig hilsen

Nina Munk Lyhne
Speciallæge, lektor, PhD.
Ida Maries Vej 8
9000 Aalborg
Tlf: 60630302
mail: ninamunklyhne@gmail.com

(*) Eksempler på litteratur der underbytter sndhedsrisiko ved udsættelse for støj.

Bluhm G, Eriksson C. Cardiovascular effects of environmental noise: research in Sweden. Noise Health. 2011 May-Jun;13(52):212-6. doi: 10.4103/1463-1741.80152. PMID: 21537104.

Hahad O, Prochaska JH, Daiber A, Muenzel T. Environmental Noise-Induced Effects on Stress Hormones, Oxidative Stress, and Vascular Dysfunction: Key Factors in the Relationship between Cerebrocardiovascular and Psychological Disorders. Oxid Med Cell Longev. 2019 Nov 11;2019

--
Med Venlig Hilsen
Nina Munk Lyhne

-- AKT 311289 -- BILAG 552 -- [Høringssvar angående den 3_ 7 januar2024] --

Aalborg
7. januar 2024

Høringssvar angående den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Kære Transportminister

Lad os undlade at pakke Aalborg ind i støj, som kendt er sundhedsskadelig(*) og i stedet imødekomme de unges fremtidige sundhed og velfærd, Aalborgs nuværende borgere sunde nærmiljø og borgernes mulighed for at finde bynær rekreation uden støj og forurening. Lad os finde en anden transportløsning for Aalborg/Nordjyllands trafikale udfordringer end en motorvej placeret over Egholm.

Konsekvenserne af 3. limfjordsforbindelse over Egholm vil være katastrofale i form af støj i både rolige boligområder såvel som støj og bygningsanlæg i bynære "livsnødvendige" rekreative områder, der fungerer som åndehul for Aalborgs borgere. Ud over fredelige boligområder er der talrige rekreative interesser i det vestlige Aalborg/Nørresundby område, som fuldstændig vil undermineres af såvel anlægsprojektets fysiske naturinddragelse i sig selv og den medfølgende støjforurening i særdeleshed, herunder blandt andet ro-, kajak-, og surf-supklubber, sejlklubber, vinterbadeklubber, søspejdere, gangstier samt ikke mindst den af Aalborg kommune ny-renoverede og *særdeles* velbesøgte Vestre Fjordpark/friluftsbadet, der anvendes af borgere fra hele Aalborg. Det bynære fjordmiljø er unikt for Aalborg som storby og af stor betydning for trivslen hos Aalborgs borgere, der i udpræget grad udnytter fjordmiljøet rekreativt såvel i forbindelse med klubaktivitet/ fjordbadet som individuelt med motion/ gåture langs fjordlinjen og på den unikt beliggende Egholm ø, hvortil man kan sejle på kort tid og nyde uforstyrret natur og ro. Den mulighed er unik for en storby og benyttes i vid udstrækning af borgere på tværs af økonomiske skel og aldersfordeling.

Værdien af rekreative naturområder, der vil tabes ved en Egholmlinje, kan knapt gøres op på nogen relevant skala - herunder ikke økonomisk, men i betragtning af de minimale trafikale gevinster, der reelt opnås ved linjen, er den naturdestruktive karakter af Egholmlinjen endnu mere uacceptabel. En motorvej i Egholmlinjen vil være en stor fejltagelse, som jeg på det kraftigste opponerer imod. Jeg mener, der må findes en løsning, hvor en supplerende linjeføring dels afhjælper det relevante trafikale problem og dels (måske ved nedgravning) skåner Aalborg for nye støjgener og underminering af naturressourcer. Sidstnævnte ikke mindst med tanke på den arv, vi videregiver til samfundets unge og yngste borgere.

Med Venlig hilsen

Nina Munk Lyhne
Speciallæge, lektor, PhD.
Ida Maries Vej 8
9000 Aalborg
Tlf: 60630302
mail: ninamunklyhne@gmail.com

(*) Eksempler på litteratur der underbytter sndhedsrisiko ved udsættelse for støj.

Bluhm G, Eriksson C. Cardiovascular effects of environmental noise: research in Sweden. Noise Health. 2011 May-Jun;13(52):212-6. doi: 10.4103/1463-1741.80152. PMID: 21537104.

Hahad O, Prochaska JH, Daiber A, Muenzel T. Environmental Noise-Induced Effects on Stress Hormones, Oxidative Stress, and Vascular Dysfunction: Key Factors in the Relationship between Cerebrocardiovascular and Psychological Disorders. Oxid Med Cell Longev. 2019 Nov 11;2019

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Gregers Nielsen (j.g.n@stofanet.dk)
Titel: Indsigelse mod 3 - Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.
Sendt: 07-01-2024 14:35

Af følgende grunde gør jeg indsigelse mod ovennævnte: Der savnes en VVM - redegørelse for bl.a en østlig forbindelse (den fra 2011 er oplagt forældet), hvorfor vejlovens krav om inddragelse af alternativer ikke er tilgodeset.
Konsekvenserne for såvel truede dyrearter som for menneskelivet omkring forbindelsen synes drastiske - såvel angående støjniveau i såvel etableringslsvarende- som driftsfasen samt forurening. Herunder regnes også asbestforekomster i linjeføringen.
Udfra en økonomisk betragtning er det overbevisende at såvel et østligt som centralt alternativ må være at foretrække. Det samme gælder det kalkulerede tidsforbrug til etablering af disse alternativer. At de samtidig i langt højere grad vil kunne løse de trafikale udfordringer, der er selve udgangspunktet for at beskæftige sig med en 3. Limfjordsforbindelse er yderligere et centralt argument.
Disse er blot nogle af de oplagte argumenter mod Egholmforbindelsen.
Samtidig er manglen på saglige argumenter for forbindelsen slående. Mig bekendt har ingen fremkommet med modargumenter i forhold til de nævnte argumenter imod forbindelsen. Der høres kun politikeres ynkelige udsagn som at "vi kan ikke blive ved med at tale om dette" og til-svarende uden substans.
Det svarer til lægen der fastholder den tidligere trufne beslutning om amputation, selvom der inden effektueringen fremkommer mindre drastiske behandlingsmuligheder.

Jørgen Gregers Nielsen
Ferskenvej 36
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Michael Fast (familienfast@gmail.com)
Titel: Høringssvar over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 13:51
Bilag: Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment.pdf; Høringssvar Klimamæssige konsekvenser.pdf; Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet.pdf; Høringssvar Drikkevand.pdf; Høringssvar Lysbuget Knortegås.pdf; Høringssvar vedrørende Konsekvenser for opfyldelse af FNs verdensmål.pdf; Høringssvar vedrørende Strandtudsen.pdf; Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger.pdf; Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv.pdf; Høringssvar Grundlæggende betragtninger^J kritik og mangler på argumentation og logik.pdf;

Kære trm og arp

Hermed fremsendes ialt 10 forskellige Høringssvar, vedrørende forskellige aspekter ved forslaget til anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse, samt til bemærkningerne til loven.

med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.
Docent
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 96; "Der er i 2023 foretaget såvel dykkerundersøgelser for visuel påvisning af asbest, såvel som undersøgelser for miljøfarlige stoffer mv. i Limfjordens sediment. Her er der udtaget 2x15 prøver af bundsedimentet i traceet for sænketunnelen syd for Egholm og 2x6 prøver i traceet for lavbroen nord for Egholm. Samtidigt er udtaget referenceprøver andre steder i Limfjorden.

Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Side 98: Der skal i forbindelse med jordarbejder træffes foranstaltninger til at hindre spredning af forurenet jord, eksempelvis i form af støv ved gravearbejdet eller ved transport. Hvis der bliver behov for håndtering af asbestholdig jord, skal der iagttages særlig opmærksomhed i forhold til reduktion af støv.

Der må konkluderes at disse udsagn og forslag til lov ikke er baseret på korrekt viden med videnskabelig vished, og derfor er misvisende.

Følgende er dokumentation for dette er:

Disposition:

1. **Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall**
2. **Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed**
3. **Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser**

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall

I MKR er det igen, som i de tidligere VVM redegørelser, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg. Man har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer og omkostninger. Hverken økonomiske eller sundhedsmæssige. MKR nøjes med en henvisning til vejledning: side 37: Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest. Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Det er ikke på nogen måde en "ubetydelig" problemstilling, og problematikken om asbest og deponier er ikke noget man kan være i tvivl om. Produktionen af produkter indeholdende asbest stod på i, mere end 75 år på Dansk Eternit fabrik, og ved andre industrier som brugte asbestfiber til at styrke produkterne (bl.a. cement). Affald, restprodukter og spild blev dumpet i adskillige deponier i Aalborg

området, ejet af Dansk Eternit fabrik og Aalborg Portland, herunder Klosterengen. Dumpningen af rester med asbest er enorm. Der er tale om at mere en 1.000.000. tons asbestholdigt materielle, tungmetaller (jf. bl.a. besøgsrapporter ved Dansk Eternit fabrik), og kemikalier, er deponeret i og omkring Aalborg. Det er ikke en potentiel forekomst. Det er et faktum. Et faktum som ikke er kortlagt og vurderet. Bare i området og omkring Klosterengen estimeres mere end 500.000 tons deponeret i perioden 1976-1988 (se dokumentation i området flyfotokortlægning (geohav.dk)). Området fra færgelejet og vest på er opfyldt siden 1960´erne. Estimatet er nok for lavt sat, og det faktiske indehold er ikke undersøgt.

Denne dumpning forgik med samtykke og aktiv deltagelse af Aalborg kommune, og hvor Nordjyllands Amt havde det overordnede ansvar og kontrol, uden at håndhæve det. Region Nordjylland beskriver at der er ca. 850 deponier og forurenede lokationer i regionen som man ikke har kortlagt ift. indehold (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk)). I Aalborg er der 81 kendte deponier, med samme problematik.

Alt dette fremgår ved:

- Sagsagter (kystdirektivet, rigsarkivet), observationer, øjenvidne beretninger, prøvetagning
- Deponiernes lokation, men manglende bundmembraner og perkolat opsamling. DVS. at de er hyper mobile fiber har fri bevægelse ud i det maritime miljø.
- Kendt af, gennem fremsendelse af dokumentation, foretræde og møder, af vejdirektoratet, transportministeriet, skiftende transportministre, Folketingets transportudvalg, Folketingets sundheds og miljø udvalg, Aalborg Byråd, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Regionsrådsformanden Region Nordjylland, samt Statsministeren Mette Frederiksen (fremsendt 12/11 2022).
- Kendt af SWECO via GeoHav GeoHav - Egholmlinjen
- Dokumentation fremgår i: 764556857648844.pdf (geohav.dk), 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk), flyfotokortlægning (geohav.dk)
- Rapport verdens ende – dokumenteret asbest forurening 764556857648844.pdf (geohav.dk)
- 20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public (geohav.dk)
- Rensningsanlæg vest i Aalborg (placeret den østlige del af Klosterengen) er direkte bygget på asbestdeponi.

En asbest analyse ved Svanholmgrøften påviser forekomst af asbest (2 prøver steder 3 analyser) ved vest siden den nordlig del (kilde firma Andreas & Vidbjerg CVR-nr36943815 CVRP-nr1020533176). Analysen er foretaget på vegne af Aalborg Forsyning Kloak A/S. Den er tydelig ikke delt med Vejdirektoratet og SWECO.

Asbest og omfanget er ikke undersøgt ved Dall, Østerå eller ved Klosterengen lergrav

Når Vejdirektoratet projekter i området og beskriver: Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst. Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Dette betyder at man vil gennembryde asbestdeponiet, og hvor man mangler at redegøre for konsekvenserne af dette.

Endvidere skriver man:

MKR, side 545, ved Dall: 101,0-101,3 Nedlagt fyldplads 851-01000 V1 Opfyldt med affald og forurenet jord samt asbest… Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet…. Ved afgravning af asbestholdig jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt, for at hindre spredning af asbestfibre og forurenet jord.

MKR, side 547: 108,2-109,0 Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal 851-00193 V1 Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurenet fra spildevandsslam.

Side 548: Lokalitet 851-00193 (V1) omfatter flere forskellige aktiviteter. På en del af området, der er beliggende ud til kysten ca. 300 m øst for motorvejstraceet har der været depot for eternitaffald og bygningsaffald, hvor der i perioden 1975-1979 er sket en opfyldning og ændret på kystlinjen. Kystsikringen ved opfyldningen blev afsluttet i 1988 /10/. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest /10/. Nylige fund af eternitfragmenter i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld. Ligeledes er den eksakte udstrækning af deponiet sandsynligvis ikke endeligt fastlagt, hvorfor der skal udvises opmærksomhed ved gravearbejder. Siden 1954 er der sket en terrænhævning af de kystnære områder, og der er tegn på gravearbejde og jordhåndtering i forbindelse med søerne på Klostereng. Derudover har der på en del af området været udsprøjtet spildevandsslam siden ca. 1980.

Beskrivelsen modsiger sig selv: er der asbest eller er det ikke. Det indikerer at SWECO og Vejdirektoratet er klare over at der er asbest, men man vælger at nedtone problematikken, hvilket er i strid med EU VVM-direktiv og den videnskabelige vished og en fyldestgørende undersøgelse som en MKR skal være.

Dette deponi, som alle andre deponier i Nordjylland har ikke nogen bundmembran og perkolat opsamling. Dette betyder, at der bliver ved at udvaskes og sive ud miljøfarlige stoffer, herunder asbest, Region Nordjylland oplyser om manglerne, samtidigt som de indrømmer at de ikke har styr på de ca. 850 forurenede grunder som er i regionen. De vil først nu opprioritere deres indsats, hvis regionens strategi 2024-27 bliver implementeret (Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 (rn.dk))

Der er ikke, hverken ved Verdens ende, Klosterengen og til Hasseris å (områderne V1 og V2), og ved Dall, eller Østerå undersøgt omfanget af forurening herunder asbest. Konsekvenserne kan dermed ikke vurderes og derfor en mangel i MKR. Konsekvenserne af asbest og Østerå er ikke belyst, specielt ikke når man ser på at Østerå er åbnet inde ved Aalborg og er tænkt som et rekreativt områder, hvor børn kan lege ved vandkanten.

Man konkluderer i MKR, side 571, Tabel 14-14: Håndtering jord indeholdende asbest. Sårbarhed Lav, Geografisk udbredelse Lokalt, Intensitet Lille, Varighed Kort, Konsekvens Begrænset

Ift., til nævnte dokumentationer, sagsakter, øjenvidner beretninger, er konklusionen forkert og uden videnskabelig vished: Udbredelsen er omfattende, intensitet stor, varigheden uendelig, og

konsekvenserne uoverskuelige. **Dette hvis ikke man sikrer, forsegler og beskytter befolkningen og naturen mod en fortsat forurening**.

2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed

Vejdirektoratet og SWECO hævder, side 21 i supplerende MKR: "Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves." og side 37 Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Bilagsrapport, side 284, Sweco og Naturafocus: sediment undersøgelse

Side 288: I 2019 er der foretaget en undersøgelse af det marine sediment efter den daværende projektplan for 3. Limfjordforbindelse med henblik på at vurdere sedimentet i forbindelse med eventuel klapning og/eller nyttiggørelse (Naturfocus 2020). Undersøgelsen blev udført ved sedimentprøvetagning efter Miljøstyrelsens forskrifter og Naturfocus Side 2 Notat: 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen)9095-RAD-MILJ-RAP-0075_MKR-bilag 6 Baggrundsrap_naturfocus_færdig udført i seks delområder i anlægskorridorer syd og nord for Egholm, Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. Sedimentundersøgelsen i 2019 blev foretaget i otte delområder efter en udarbejdet prøvetagningsplan (Naturfocus 2019). Hvert delområde repræsenterer én miljøprøve af sedimentet og hver miljøprøve var en blandingsprøve bestående af 5 sedimentprøver taget inden for hvert delområde. Prøvetagningsplanen var godkendt af Miljøstyrelsen.

Her mangler oplysninger og henvisningskilder i teksten!

Der foreligger ikke godkendelsesdokumentationen fra Miljøstyrelsen.

Side 289: I hver af de 33 specificerede delområder indsamles en blandingsprøve bestående af Kajak-stik på 5 fastlagte prøvetagningsstationer. For de 29 delområder i forbindelse med anlægskorridorerne og muligt kompensations-afgravning fraktioneres Kajakstikkene så vidt muligt i en øvre kulturpåvirkede sedimentaflejring og en nedre upåvirkede glaciale aflejring. For Reference-områderne udtages kun den kulturpåvirkede sedimentaflejring. Alle blandingsprøver analyseres for baggrundskoncentrationer af miljøfremmede stoffer og for den kulturpåvirkede sedimentaflejring analyseres også for asbest. I alt indsamles således 62 blandingsprøver til analyse.

Analyse Asbest: prøve 1-2 m under terræn

Målenhed detektionsgrænse er 100 mg per Kg

Resultatet er

1: 0 mg/kg

2: 0 mg/kg

Resultat ALS og underleverandører *3 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163 og *4 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163

analyse:

Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 6a	syd for Egholm
Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 21a	nord for Egholm

Asbest *4	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6	prøve 22a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6	prøve 27a	nord for Egholm

Blandingsprøve syd Egholm 1 analyse som viser intet.

MKR side 240: Asbest. (Kun prøverne fra det øverste sedimentlag. Ikke reference-prøverne)

MKR side 243: Der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver.

Problemerne med undersøgelserne og analyserne er:

Prøverne er ikke taget dybere, hvilket er betænkeligt når man ved at asbestdumpning og -udledning og anden forurening er foregået siden 1960´erne, og at sedimentet har ændret karakter gennem årene.

Prøvetagnings koordinatorer er ikke eksisterende i ETRS89 systemet.

Der er kun foretaget 4 analyser af asbest forekomst. I pressemeddelelsen (Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund | Vejdirektoratet fremgår det ikke hvilke kriterier, måleenhed og detektionsgrænse der er brugt

Der var kraftig kritik af Naturfocus involvering og prøvetagning i 2021, jf. høringssvar VVM 2021. Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning, forskning, eller prøvetagning. Vejdirektoratet oplyser ved et møde at Naturfocus ikke kommer at være involveret i prøvetagning. Det er derfor særdeles uforståeligt og meget bekymrende, at Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen. Specielt når det er på et så vitalt område ift. sundhed, miljø og natur. Rambøll brugte ham, og nu har SWECO gjort det samme i modstrid med Vejdirektoratets oplysning. Argumentet for hvorfor mangler at oplyses.

Man har valgt at kun lave analyse på 1 prøve syd for Egholm, selv om det er alment kendt at den største forureningskilde er ved området Klosterengen og øst og vest for det. Det er mangelfuld analyse og man kan ikke på den baggrund konkludere at der ikke er asbest, eller andre forureninger i fjorden.

Endvidere, er de 4 prøver analyseret ved: **analysemetoden** med **rasterelektronmikroskopi** (SEM) kan anvendes til at påvise asbest i tekniske produkter. Denne metode er specifikt designet til **kvalitativ detektion af asbest** i tekniske produkter, hvor asbestmasseindholdet er mindst **1 %**. Ved at koncentrere prøven (f.eks. ved syrebehandling eller forbrænding) kan detektionsgrænsen sænkes for visse produkter. Metoden kan også bruges til at estimere asbestprocenten i det tekniske produkt [1].
Dog er det vigtigt at bemærke, at denne metode primært er beregnet til faste materialer og tekniske produkter. For **havvand** ville andre metoder være mere hensigtsmæssige, da SEM ikke er velegnet til at analysere flydende prøver. For at påvise asbest i havvand anbefales metoder som **optisk mikroskopi** eller **væskeprøvefiltrering**, der er mere egnede til at håndtere flydende miljøer [2][3].

Det vil sige man har anvendt en metode som ikke egner sig til en analyse af sediment. Metoden man skulle brugt er optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering. Dette oplyser MKR rapporten og Vejdirektoratet ikke.

Problemerne er også med den valgte **Detektionsgrænsen**, som er den laveste koncentration af et stof, der kan påvises pålideligt ved en given analytisk metode. Det er det punkt, hvor signalet fra stoffet er tydeligt forskelligt fra baggrundsstøjen og kan skelnes med en vis grad af sikkerhed. For eksempel, hvis vi taler om **asbestanalyse**, så er detektionsgrænsen den mindste mængde asbest, der kan påvises i en prøve. Når asbestkoncentrationen er under denne grænse, kan det være svært at påvise pålideligt. Detektionsgrænsen afhænger af den specifikke metode, instrumentering og prøvens karakteristika.

I miljømæssige analyser, såsom vandkvalitetsundersøgelser, fastsættes detektionsgrænser for at sikre, at forurenende stoffer som tungmetaller, pesticider eller organiske forbindelser kan påvises, selv ved meget lave niveauer.

At man vælger en detektionsgrænse på 100 mg per Kg, er det samme som at sige, at man ikke vil finde noget. GeoHav fremfør ligeledes den samme kritik: Kommentarer om frigivelse af asbest (geohav.dk), at detektionsgrænsen er urealistisk høj.

Der er ikke nogen analyser af asbestfiber global som måler asbestfiber i vægt.

En detektionsgrænse med vægt er videnskabelig uredelig.

Konklusionen er at prøvetagningen, lokationerne for prøverne, antal prøver undersøgt, analyserne og analysemetoden alle er utilstrækkelige, og at det i videnskabelig forstand er videnskabelig uredelighed., jf. Lov om videnskabelig uredelighed m.v. (retsinformation.dk).

Dette er alvorligt og der forventes at Vejdirektoratet kommer med en ny pressemeddelelse og dementerer tidligere usande udsagn om "der ikke er nogen asbest i fjorden".

3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest (EUR-Le x - 32009L0148 - EN - EUR-Lex (europa.eu)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest (bm.dk), EU´s Chemicals strategy - European Commission (europa.eu) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel da netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: "Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er

desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken." (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.
Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.
Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkluderer pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.
Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er

ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien borde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) PR_INL (europa.eu):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):
C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %)7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);
D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftrisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;
Ref.: 7http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)581397_EN.pdf 8 https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease. 9 https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012
side 14:
25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forhøjer risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (*se ref. neden*)
22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreligger en risiko for menneskers sundhed;
26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcementrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcementrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio

Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (https://epiprev.it/3608)

Side 17:
bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m3 (0,1 fibre/cm3), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervsmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m3 (0,002);
40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m3 (0,001 fibre/cm3); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm3 (1 000 fibre/m3), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

"ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA." MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO *American Journal of Epidemiology*, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

"Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway)." **Kristina Kjærheim, Bente Ulvestad, Jan Ivar Martinsen & Aage Andersen, *Cancer Causes & Control*** volume 16**, pages 593–598 (2005), Cancer Causes & Control**

"Possible health risks from asbestos in drinking water." Di Ciaula A and Gennaro V Epidemiologia e Prevenzione, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

"Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura" H. Canan Hasanoglu MD, Erkut Bayram MD, Adnan Hasanoglu MD & Funda Demirag MD, Archives of Environmental & Occupational Health vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

"A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources", Heliyon 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

"The need to control asbestos fibers in potable water supply systems." J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, Science of The Total Environment

Volume 18, April 1981, Pages 91-102

"GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY." Italian Journal of Engineering Geology and Environment, 1 (2021)
Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

"Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation."
Janez Zavašnik, Andreja Šestan, Srečo Škapin, Chemosphere Volume 287, Part 1, January 2022.

"Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods."
Sergio Malinconico [a], Federica Paglietti [a], Silvia Serranti [b], Giuseppe Bonifazi [b], Ivano Lonigro [b]
Journal of Hazardous Materials,Volume 436, 15 August 2022, 129083

WHOs regelsæt: Asbestos in drinking-water (who.int)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Denne vil betyde, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Forslag til anlægs Lov skal trækkes tilbage

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar: Klimamæssige konsekvenser

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der, under bemærkninger:

Side 48: 8. Klimamæssige konsekvenser. Der skal anvendes råmaterialer, eksempelvis asfalt, stål og beton til anlægsprojektet. Fremstillingen af disse medfører udledning af CO2, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsperioden skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO2, luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv. For CO2 vil anlæg af motorvejen give anledning til en global udledning på ca. 480.000 tons, hvis der ikke tages højde for den forventede udvikling i produktionsmetoder og ca. 350.000 tons, hvis der tages højde for den teknologiske udvikling i CO2-reducerende tiltag.

Med etablering af den 3. Limfjordsforbindelse forventes den årlige CO2-udledning fra vejtrafikken i Danmark at stige med knap 8.000 tons de første år efter åbningen af motorvejen. Det forventes, at udledningen af CO2 gradvis vil blive reduceret, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet til elbiler og opladningshybrider, og at udledningen fra benzin og dieselbiler reduceres på grund af nye krav til motorer. Over den 50-årige beregningsperiode forventes således en samlet CO2-udledning fra trafikken på 129.000 tons. Det vurderes på den baggrund, at stigningen i CO2-udledningen grundet den 3. Limfjordsforbindelse vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO2 i meget begrænset omfang.

Projektet er heller ikke bæredygtigt når man ser på klimakonsekvenserne.

Projektet forholder sig ikke til de alvorlige problematikker og den situation verden og Danmark er i.

Når FN, EU, NGOs, forskere globalt, alle udtaler at konsekvenserne for klimaændringer er uoverskuelige og at handling på dette ikke kan vente, må man forvente at en anlægslov, MKR og Vejdirektoratet forholder sig til problemerne.

Når UNEP er kommet med en ny rapport (Emissions Gap Report 2023 | UNEP - UN Environment Programme), som viser at vi har alvorlige problemer: Transportministeriet og Vejdirektoratet er forpligtigede til at både forholde sig til dem, men også handle på dem. Nu.

EU beskriver det tydeligt Konsekvenserne af klimaforandringerne - Europa-Kommissionen

IPCC og UNFCCC er endnu kraftigere i deres beskrivelser og kritik AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 — IPCC, Introduction to Science in the UNFCCC | UNFCCC

COP 28 kunne givet gjort mere, men fik fastslået at klima kræver handling og en kraftig nedbringelse af fossile brændstoffer Fossil fuels and finance dominate COP28 agenda - UN Climate Summit News - COP28

Bemærkninger til anlægsloven på 1 side!!, Vejdirektoratets overfladiske 5 sider plus forside om klimamæssige konsekvenser af Egholm motorvejen er både pinligt og beskæmmende for en dansk myndighed i 2023, og et forslag til anlægslov som ikke har fulgt med tiden. Man har tydelig ikke

forstået krisen, hvilke konsekvenser den allerede har, og hvordan man skal indtænke det i projekter, eller hvordan projekter med udgangspunkt i klima evidens skal forkastes.

Vejdirektoratets betragtninger (Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk)) og udregninger er mangelfulde:

Side 4: Udledninger i anlægsfasen Beregningen viser, at den samlede CO2e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning.

Side 5: Det er i beregningerne forudsat, at der sker en række teknologiske forbedringer, som får betydning. For eksempel er det forventningen, at CO2e-udledningen fra biltrafikken vil falde markant i fremtiden, hvilket især skyldes den stigende andel af elbiler på markedet. Endvidere forventes det, at vedvarende energikilder i stadig større grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne. På det nuværende grundlag vurderes det, at trafikken over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 128.700 ton CO2e mere end hvis vejen ikke udbygges. Det svarer i gennemsnit til 2.570 ton CO2e mere om året, end hvis 3. Limfjordsforbindelse ikke anlægges. Grundet skiftet mod batterielektriske lastbiler er der et stort fald i udledningen i perioden. Gennemsnittet dækker over et fald i udledningen fra knap 8.000 ton i 2035 til 430 ton i 2084.

Disse væsentlige klimatiske påvirkninger, som forslaget til anlægslov henviser til, er ikke nok til at opgive et projektet som på alle måde ikke kan betragtes som en del af fremtidens løsninger.

Det er modstridende og regnestykket hænger ikke sammen.

Forventningerne er jo at man kommer til at udlede meget mere og belaste klimaet mere end de ca. 480.400. tons CO2 i anlægget og i de efterfølgende "ekstra kørte km" – som ikke er defineret og ikke indregnet.

Bare i anlægs fasen så mangler udregningerne vedrørende eks.:

Transport af råstoffer, hvorfra, hvordan?

Udvinding af disse.

Oprensning af forurenet jord og transport.

Oprensning – reinfiltration af forurenet grundvand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk (mængde, omkostning)

Arbejdskraftens samlede CO2 udledning i forbindelse med transport fra og til arbejdsstationer. Man må at det er primært udenlandske virksomheder som kommer at stå for hovedentreprisen, idet der ikke er danske virksomheder der har kapacitet eller maskiner til at klare opgaven.

Estimeret udledning ifm. ulykker og hændelser der skal håndteres.

Drift udregningerne:

Forøgelse af trafik fra Egholmmotorvejen i vest mod øst er ikke indregnet. Arbejdspladserne er ikke i vest, men centrere om Aalborg øst og Port og Aalborg området, og trafikken skal derfor ledes gennem Aalborg med de deraf flere kørte km og mere udledning.

Ikke evidensbaserede men gætterier om fremtidens transport på lang sigt – 2084. Omvendt kan man jo gætte på at transport i 2084 er noget andet og ikke forlanger en motorvej. Bare her er en begrundelse for at ikke anlægge den.

Ikke medregnet CO2 udledning fra benzin og diesel køretøjer som man hævder, vil øge og give en indtægt i kraft af afgifter. MKR peger på at en del af samfundsværdien er en forøgelse af indtægterne via afgifter på benzin og diesel, da forbindelsen over Egholm betyder flere kørte km. Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprovenu til staten, eksempelvis benzin- og dieselafgifter.

Andre omkostninger ved drift og vedligeholdelse

Fremtidens infrastruktur projekter skal vurderes ud fra bæredygtighed og et krav om finde alternativer til transport. Disse alternativer er ikke vurderet ifm. Anlægsloven, eks elektrificering af det nordjyske jernbanenet. Denne elektrificering ville både være med til at formindske CO2 aftrykket og aflaste vejnettet.

I alt lever man ikke op til lovkrav om bæredygtighed. Jf. Lovkrav til virksomheders bæredygtighed | Virksomhedsguiden

Vejdirektoratets og MKR er mangelfuld vedrørende de klimamæssige konsekvenser. Det er en begrænset og partiel betragtning, og ikke evner at leve op til de globale udfordringer om hvordan klima spiller sammen med natur, biodiversitet, og miljø, samt befolkningen livsbetingelser.

Sammentænkningen af problemstillinger, den videnskabelige vished og forsigtigheds princippet er ikke til stede.

Projektet lever ikke op til fremtidens udfordringer og de krav man skal stille til anlægsprojekter. EU's klimamål / Folketingets EU-Oplysning og Nyt EU-direktiv om rapportering af bæredygtighed | CO-industri

Forslag om Lov af anlæg af 3. Limfjordsforbindelsen skal trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 26: "Vejdirektoratet har i perioden 2019-2020 som nævnt gennemført en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen med nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv.

Vejdirektoratet har siden efteråret 2022 gennemført en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Her er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvenvsvurdering, supplerende bilag IV-vurderinger af flagermus, odder og padder samt vurdering af fugle omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet."

Dette er ikke korrekt. "Vejdirektoratet har ikke gennemført en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen med nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv." VVM 2021 blev udsat for en sønderlemmende kritik, bl.a. af Miljøstyrelsen, enkeltpersoner og Borgerbevægelsen. De supplerende MKV 2023 er jo et forsøg på at imødekomme denne kritik. Det lykkes heller ikke i denne omgang, da MKV 2023 og forslag til anlægslov også er mangelfuld, fejlbehæftet, og på flere områder er videnskabelig uredelig (jf. høringssvar om Strandtudsen, den Lysbuget Knortegåsen, men også Asbest).

De postulerede "fuldstændige undersøgelser" er fejlbehæftede og mangelfulde. De nye feltundersøgelser er ikke omfattende, idet det meste af materiale der refereres til, kommer fra VVM 2021.

Følgende er en dokumentation for disse mangler:

MKR er, som VVM 2021, mangelfuld i beskrivelser af bilag 4 arter i området ved Egholm og de sydlige områder for fjorden. Den er ikke korrekt i vurderingerne og evner ikke at leve op til de nationale lovgivninger og internationale forpligtigelser.

Danmark har underskrevet FN biodiversitets convention 2020 Text of the Convention (cbd.int) og igen den 19 december 2022 COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org). Biodiversitet og den voldsomme nedgang og tab (World is 'on notice' as major UN report shows one million species face extinction | UN News) er en forpligtigelse Danmark har for at modvirke og bekæmpe.

EU Parlamentet ønsker, at EU tager førertrøjen på og sikrer, at 30% af EU's territorie består af naturområder fra 2030 og inkluderer biodiversitet i alle EU's politikker fordi det er et problem. Ikke kun for naturen men for menneskeligheden. Tab af biodiversitet: Hvorfor er det bekymrende, og hvad er årsagen? | Nyheder | Europa-Parlamentet

Natur og biodiversitet handler om en moralsk forpligtigelse, og gennem denne sikre liv og muligheder for kommende generationer. Danmark, herunder også regionen, har forpligtet sig til at i 2030 skabe effektiv beskyttelse af 30% vild natur og 30% havmiljø og vandmiljø UN Biodiversity Conference (COP 15) (unep.org)/ COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org), EU Biodiversity strategy for 2030 (europa.eu).

Den danske lovgivning og internationale konventioner som MKR skal forholde sig til, og som Vejdirektoratet er forpligtigede at overholde er:

Bekendtgørelse af Konvention af 5. juni 1992 om den biologiske mangfoldighed (Biodiversitetskonventionen) (retsinformation.dk)

COP15 ends with landmark biodiversity agreement (unep.org)

Home | Convention on Biological Diversity (cbd.int)

EU Habitat direktiv (1992), The Habitats Directive (europa.eu)

Bern konventionen (1979) Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats (Bern Convention) - Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats (coe.int)

Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet

Et af de mange områder som er dækket af disse konventioner og lovgivning, er de bynære områder ved Egholm og Natura 2000 området ved og vest for Egholm. EU har en strategi Natura 2000 (europa.eu) at disse områder skal udvides, for at leve op til konventionerne og dermed den moralske forpligtigelse.

Når områderne på og ved Egholm er så vigtige mht. til efterlevelse af konventionerne, handler det om at området er et habitat for flere bilag 4 arter (jf. EU-habitat direktivet), rød listede, specielt: den lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) hvor mere end halvdelen af verdenspopulationen befinder sig (VVM 2021 konkluderer mere 27.000 observation i undersøgelses perioden) (se høringssvar), strandtudsen (*Epidalea calamita)* som alle tudser og frøer total fredet, men hvor specielt strandtudsen er under pres idet den er så habitat afhængig. På Egholm og i engene syd for fjorden er der en stor population (se høringssvar).

MKR skal beskrive dette og vurdere konsekvenserne iht EU VVM-direktiv. Dette evner den ikke.

Odder (rød listed)

Odderen (*Lutra lutra*) lever og yngler på Egholm. Odderen er logo for Bern konventionen, og skal beskyttes.

MKR formulerer:

Fravigelse for bilag IV-arten Odder - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 29: ”Fravigelsesansøgningen omfatter alene bilag IV-arten odder jf. habitatdirektivets artikel 12. Projektet omfatter, som beskrevet i afsnit 2.3, ikke forsætlig indfangning eller drab af individer af bilag IV-dyrearter (artikel 12, litra a) eller forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen (artikel 12, litra c). Forsætlig forstyrrelse af bilag IV-dyrearterne, særligt i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer (litra b) kan undgås ved implementering af afhjælpende foranstaltninger for f.eks. perioden for anlægsarbejdets udførelse, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt). Projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen inddrages permanent til det kommende vejanlæg, og vidensgrundlaget for, i hvilken grad yngle- og rasteområderne kan erstattes med nye lokaliteter, samt Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 30/47 funktionaliteten for disse for odder, er mangelfuldt. Det kan jf. miljøkonsekvensrapporten på det foreliggende vidensgrundlag heller ikke udelukkes, at projektet forstyrrer odderen i driftsfasen som følge af trafikstøj samt vejens barrierevirkning. Vidensgrundlaget for, hvordan støj påvirker odderen, er mangelfuldt. Fravigelsen omhandler således artikel 12, stk. 1, litra d) for arten odder.”

Side 37:"Der er ingen videnskabelige undersøgelser af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes ingen videnskabelige undersøgelser eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværgeforanstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/. De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 38/47 videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle-og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.!

Side 41: "Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterårvinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder. Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, støj fra naturlige fjender og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet igangsættes. Efter forstyrrelse opsættes finmasket hegn mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder for at undgå tilfældig indvandring af arter til anlægsområdet, samt at anlægsmaskiner mv kører ud i de omgivende områder."

MKR. Side 47: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30//31//30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm. Det er vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder /31/.

MKR side 451: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højst er et par voksne oddere tilknyttet Egholm, samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm.

MKR fastslår at anlægsarbejde og drift vil en ikke" funktionalitet" for odder. Her konkluderer man at odderen ikke kan sameksistere med projektet. Bemærkningen om en fravigelsesansøgning skal begrundes i en samfundsnødvendighed. Dette er ikke tilfældet da alternativer til linjeføringen eksisterer, men som ikke er belyst i MKR og VVM 2021.

Odderen yngler hele året, så en periode hvor de kan "skræmmes væk" fra området eksisterer ikke. At terrorisere drægtige odder og odder med unger med hunde, er både dyretisk, moralsk forkasteligt, og bryder voldsomt med Hundeloven § 12.
Antallet af ynglende odder er ikke korrekt ift. de lokale og de studier som er lavet på Egholm. Vurderingen er flere par. Disse observationer spiller jo fint sammen med den usikkerhed som er i notatet "VURDERING AF ANTAL ODDERE OG EVENTUEL YNGLEAKTIVITET AF ODDER PÅ EGHOLM" V/ Af Natasha Lizette Lundt og

Sussie Pagh, 6. JULI 2023. Notat er en analyse af videosekvenser og ikke et feltstudie, og udtrykker usikkerhed om hvad som observeres i sekvenserne. Konklusionen skriver, at det er " Ud fra kendskabet til odderes territoriestørrelse er det mest sandsynligt, at der højest findes et par voksne oddere på selve Egholm. Både på fastlandet syd for Egholm og på den sydlige del af Egholm fangede kameraerne i april 2023 to voksne individer. Det ene af de voksne individer på fastlandet har en pelsskade ved halsen, og det kan derfor dreje sig om forskellige individer, som færdes hhv. på fastlandet syd for Egholm og på Egholm Syd. På et klip fra et kamera på Egholm Syd ses en hunodder med en unge. Der er således mindst to voksne oddere på Egholm, og en hun med unge."

Der er modsigelser i denne konklusion som dermed indikerer at lokale studier er mere troværdige i deres observationer i feltet.

Det andre notat som MKR henviser til Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30 N2023_30.pdf (au.dk)

Dette notat modsiger hvad MKR beskriver:

"Aarhus Universitet har ikke kendskab til publikationer om afværgetiltag eller erstatningshabitater for forringede eller ødelagte yngleområder for odder eller om effektiviteten af sådanne tiltag."

"Der er ikke publiceret undersøgelser, der dokumenterer med nogen videnskabelig sikkerhed, at 'odder-fristeder' og kunstige huler kan anvendes til at forbedre den økologiske funktionalitet af yngleområder eller som erstatning for ødelagte yngleområder."
"Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det 7 kan ikke udelukkes at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder."

Vejdirektoratet udtaler i DR 17/12, 2023, 19.56 Hundelort og dyrelyde skal skræmme oddere væk fra 3. Limfjordsforbindelse | Nordjylland | DR: "Vejdirektoratet påpeger, at de blandt andet har talt med eksperter fra Miljøstyrelsen og flere af landets universiteter. - Vi har samlet alle, vi kunne finde, som ved noget om det her. De kloge folk har vurderet, at det her er et tiltag, som man mener vil virke, siger Karsten Kirk Larsen, der er afdelingsleder i vejplan og miljøafdelingen i Vejdirektoratet."

Det kan konkluderes; at det ikke er videnskabeligt belæg for dette, at de eksperter man henviser til fra Universiteter ikke i deres notater er enige, at det ikke er muligt at finde belæg for dette fra Miljøstyrelsen, og at det er et lovbrud iht. Hundeloven §12.
De "kloge folk" som vejdirektoratet henviser til er ikke muligt at identificere.

Flagermus

MKR Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk) er mangelfuld og fejlbehæftet i beskrivelse af flagermus, population og adfærd.

- Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),
- Dokumentation eksisterer og over flere år.

- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

MKR, Side 15: Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Vurderingen er ikke korrekt, og omvendt skriver MKR om risiko side 50, Tabel 4-2: Flagermusarter i Danmark og deres risiko for trafikdrab og andre negative effekter af veje og jernbaner ud fra deres typiske flyvemønstre og -højder: **at den er høj til meget høj**

Der vurderes altså at en motorvej vil hæve en væsentlig påvirkning.

MKR modsiger sig selv.

MKR side 51; I forhold til landskabsbroer viser studier, at 98 % af de undersøgte flagermus vælger at flyve under vejen i stedet for over vejen, når der er tale om større broer, der fører vandløb under vejen (Bat mitigation measures on roads – a guideline, 2016)

Med henvisning til motorvej beskrivelsen, er der ikke muligt for flagermus i området Egholm ø og syd for fjorden, samt Hasseris enge, at flyve under vejen. Motorvejen går på en dæmning. Det er ikke en bro.

Relevansen er derfor ikke til stede, og de 98% af flagermus MKR henviser til, vil flyve over vejen.

MKR, side 51: Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Vurderingen er ikke korrekt. Jf. Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),

- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

Også her modsiger MKR sig selv:

MKR side 56: Omkring Hasseris Å viste lytning til fods stor aktivitet af flagermus under lygtepælene på Nørholmsvej, primært sydflagermus. Yderligere er der stor aktivitet ved søerne i Klostereng, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af vand-, dam- og sydflagermus. En registrering mellem de to søer midt sommer 2020 viste flest registreringer af troldflagermus og brunflagermus, men ingen registreringer af vand- og damflagermus, og generelt færre registreringer end i 2019

MKR side 97: På baggrund af kortlægningen af flagermus, vurderes det, at området, hvor den 3. Limfjordsforbindelse anlægges ikke rummer væsentlige ynglebestande af flagermus, men at flagermus forekommer i almindeligt i hele området. Flagermus har en stor aktionsradius på flere kilometer, og det vurderes, at et nyt vejanlæg i driftsfasen vil udgøre en permanent barrierevirkning. Barrierevirkningen vil medføre, at nogle arter af flagermus vil krydse vejen sjældnere eller have større risiko for at blive dræbt i trafikken. Alle flagermusarter registreret i forbindelse med projektet bruger strukturer som levende hegn, vandløb og skovbryn som ledelinje i større eller mindre grad, når de flyver mellem opholdssteder og fourageringsområder.

Denne vurdering er ikke med videnskabelig vished, og er i modstrid med det reelle billede som er og som MKR skriver på siden 56.

Et studie af Bennett & Zurcher 2013 When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats - Bennett - 2013 - The Journal of Wildlife Management - Wiley Online Library, Viser at med tydelighed problemerne med veje og flagermus.

MKR vurdering om støj med henvisning på siden 592 til Luo et al. 2014, så er den ikke i reference listen. Den kan ikke findes på Google Scholar eller Semantic scholar, eller ikke på Max Planck Institut hjemmeside.

MKR side 481: Dertil bør tilføjes at støj også kan forårsage fysiologiske effekter (fx stress) og ikke-auditoriske effekter /80//79/. Permanent høretab opstår enten ved meget kraftig lydpåvirkning over grænseværdien for permanent høretab, eller ved gentagne udsættelser for kraftige tilfælde af midlertidigt høretab. Midlertidigt høretab fortager sig over en periode, som kan vare fra minutter og op til flere døgn. I perioden med høretab vil et dyrs evne til at orientere sig, finde føde og kommunikere med artsfæller være begrænset ift. normalen. Påvirkningsgraden på dyrets vitale funktioner er afhængig af hvilke frekvenser af hørelsen som har fået en forhøjet tærskelværdi. Grundet den frekvensafhængige forskel i følsomheden overfor støj, fastsættes grænseværdier udfra en vægtning af støjkildens frekvenser i forhold til dyrets høretærskler.

Et studie der kan dokumenteres er How Noise Affects Bats and What It Reveals About Their Biosonar Systems | SpringerLink, Smotherman et al 2021: "Echolocating bats use sounds for both perceiving their surroundings and social communication, which makes bats vulnerable to environmental and anthropogenic noise. Whether a particular noise source affects bats depends upon the acoustic properties of the noise and those of the bat's pulses as well as whether the bat is roosting, commuting or foraging." This chapter reviews some of the key discoveries on this topic that have emerged since the first North American Society of Bat Research (NASBR) meeting 50 years ago. A variety of different experimental approaches focused on noise have synergistically advanced the study of bat biosonar and acoustic communication. Psychoacoustic studies used noise stimuli to probe mechanistic questions about how the bat's brain processes and interprets echoes. Behavioral studies examined the long-term effects of intense noise on bat hearing, revealing that bats were surprisingly resistant to noise-induced hearing deficits at noise levels that cause hearing loss in other mammals. Lab and field studies have explored how bats respond to noise, focusing especially on behaviors that appear to successfully mitigate its negative effects. Field research has investigated the ecological consequences of both natural and anthropogenic noise, identifying the significant threats of noise pollution for bat populations. Collectively, these studies provide a cohesive framework for understanding the evolution of bat biosonar while also identifying key issues for ensuring their conservation."

Dette studie påviser at flagermus er sårbare for miljø og menneskabt støj!

Det viser at støj for flagermus er en trussel. Nogle frekvenser ser ikke ud til at påvirke, medens andre gør. Det afgørende er at med vished sikre beskyttelsen, hvor deres fouragering og kommunikation er altafgørende.

Skovhornugle og andre truede dyr

Skovhornuglen er ikke beskrevet i MKR og undersøgt, men dokumentationer viser at den yngler ved Nørholmsvej 101. Der er observeret 3 unge 2020, 1 unge 2022 og 2023.

Generelt er MKR mangelfuld vedrørende beskrivelse af Rovfugle (eks. Musvåge, Tårnfalk), Isfugle, Landsvale, Bysvale, og Fiskehejre (ved Hasseris å, daglige observation 1-3, helt op til 7 fugle i området)

Hare yngler i området, Pindsvin havde i sommer 2021 3 unge, en Brud er observeret sommeren 2023.

Bilag 4 arter i området vil ikke få nogen gavn af, hvad MKR med Faunapassager beskriver som "løsninger".

Faunapassager er i området, udelukkende et forsøg på at legitimere anlæg af en motorvej. Den faktiske virkning vil være 0.

Det er ikke relevante områder som dyr vil passere og passere til, og de dyr som er beskrevet her, vil ikke kunne bruge dem eller kunne opretholde deres habitat.

Erstatningsnaturen som er beskrevet vil ikke være nok, ikke relevant og ikke et argument for de bilag 4 og rødlistede arter som bliver direkte berørte og truede.

MKR er mangelfuld på baggrund af de ikke eksisterende feltstudier, og evner ikke at beskrive og omfatte biodiversiteten og levevilkår for bilag 4 arter i området. De er supplerede af VVM 2021 som også var udsat for kraftig kritik i deres metode og mangel på de nødvendige feltstudier.

MKR fremstår uden videnskabelig vished, uden løsninger, og med manglende og fejlbehæftede beskrivelser.

Dansk lovgivning, Internationale konventioner, EU VVM-direktiv, Videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Motorvejen over området og Egholm strider mod disse.

Forslag til Lov af anlægs af 3. Limfjordsforbindelsen skal trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar: Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen.

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 36: Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed påser i denne proces, at gældende regler iagttages og sikrer dermed, at der ikke sker forringelse af eksempelvis målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen, i det omfang disse ikke er fraveget ved lovforslaget.

Projektet kan gennemføres på grundlag af den vedtagne anlægslov, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning mv., jf. lovforslagets § 5, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse mv., før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, se punkt 3.5.3.

Side 68: Samtlige regnvandsbassiner etableres med tæt bund for at sikre, at der ikke sker nedsivning til grundvandet. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune.

I forbindelse med midlertidige grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres, så recipienten ikke påvirkes.

Ved udledning af det oppumpede grundvand skal der indhentes en udledningstilladelse hos Aalborg Kommune, og der skal foretages en analyse af grundvandets kvalitet for at sikre, at gældende miljøkvalitetskrav for udledning af grundvand til recipienter kan overholdes, og opnåelse af miljømålene ikke forhindres for målsatte vandområder.

Sikring af grundvand og kvalitet i drikkevand er et ansvar som anlægsloven ikke lever op til. Projektet vil skabe "irreversible påvirkning". Dette betyder ødelæggelse i et stort men ikke kend omfang.

Dokumentationen for dette fremkommer i det følgende:

Danmark, som alle andre lande, har alvorlige problemer med at sikre befolkningen rent drikkevand.

At projekter og anlægge en motorvej gennem områderne ved Drastrup, Hvorup Lindholm vandværksområder, er ikke bare i strid med EU-lovgivning og dansk lovgivning Drikkevand og vandforsyning - Miljøstyrelsen (mst.dk), Vandforsyningsloven (danskelove.dk),

Beskyttelsen skal tages alvorligt jf Miljøstyrelsen har rettet op på fejl og mangler i forvaltningen af dispensationer på drikkevandsområdet - Miljøministeriet (mim.dk), Rapport (mst.dk).

- Drinking water - European Commission (europa.eu): The main pillars of EU drinking water policy are to:

- protect human health by ensuring the quality of water intended for human consumption
- ensure that drinking water quality is controlled through standards based on the latest scientific evidence
- secure efficient and effective monitoring, assessment and enforcement of drinking water quality
- provide Europeans with adequate, timely and appropriately information
- and to improve access to water intended for human consumption

- Drikkevand direktivet EU EUR-Lex - 32020L2184 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
- Implementing Decision Drinking Water Directive Watch List - European Commission (europa.eu)
- Understanding the Drinking Water Directive - ECHA (europa.eu) Improved quality and access to drinking water for all Europeans - European Commission (europa.eu)
- Safer drinking water for all Europeans (europa.eu)
- Guidelines for drinking-water quality: Fourth edition incorporating the first and second addenda (who.int)

Grundvandet ved Drastrup har været beskyttet i 30 år, med støtte af EU Final agreement on quality and access to drinking water (europa.eu).

I MKR, side 514, er der en overfladisk og ukorrekt beskrivelse af vandkvalitet og sårbarheden. I VVM 2021 beskriver man, at man i anlægsfasen vil påføre grundvandet ved Drastrup en "Irreversibel påvirkning", med en ændring af den kemiske sammensætning, i et moderat omfang dvs. 10-50 km diameter. Dette betyder at vandet vil blive forurenet i et ikke konsekvensvurderet omfang.

Den overfladiske beskrivelse formår ikke at analysere at grundvandet i Drastrup består af tre lag: det øverste og nederste er det rene drikkevand, som bliver brugt. Det er mellemlaget som indeholder nitrat, og som stammer fra perioden inden beskyttelsen. Det vil være ødelæggende at ikke håndhæve denne.

Lindholm Hvorup vandværk er i samme situation, og vil have den samme påvirkning.

I alt får Aalborg ca., 40% af drikkevandet fra disse to områder, hvor Drastrup står for mere end 30%.

Miljøgis vest Aalborg og Nørresundby (mim.dk) Miljøgis (mim.dk Drastrup) viser med tydelighed områderne og den risiko der er ved de beskyttede områder!

Det er ikke vandværksboringerne der er direkte udsatte med arealet hvor de pumper fra! Vejteknisk beskrivelse_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk)

Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk), Side 8: Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet. Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb

og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

MKR, side 509: Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i en årrække. Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune /4/

MKR side 509: Indsatsområdet sydøst for Limfjorden er omfattet af Indsatsplan OSD 1435 – Klarup Vandværk og Aalborg Vand /14/ og /15/. Linjeføringen berører ikke vandværkernes indvindingsoplande i dette område.

MKR, side 510: Områdernes tynde lerede dæklag medfører, at de primære magasiner er meget sårbare over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Der skal derfor ved planlægning, udførelse og drift af veje tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger.

Ovenstående modsiger både sig selv og de faktiske forhold. De er ikke korrekte og forholder sig ikke til de reelle problemer mht. at anlægge en motorvej her. Ser man på arealet og kort figur 13,5, side 511 – er det ikke drikkevand boringerne som er problemet det er indvindingsområdet! Motorvejen gennemskærer området, hvor sårbarheden er stor. Meget af det øverste, rene, drikkevand ligger 0.5 meter under terræn. Dette kan ikke beskyttes ved anlægsfasen, og den "irreversible påvirkning" vil komme.

Det samme ved Lindholmvandværk, figur 13,6, side 512,

MKR, side 519: På det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at vurdere forekomsten af den mere reducerede vandtype. Vandstandssænkning på lavbundsarealer vil dog som udgangspunkt medføre risiko for udvaskning af okker, pga. iltning af jernforbindelserne i jorden.

Anlæg og Grundvandssænkning betyder en irreversibel påvirkning af den kemiske sammensætning, hvor det ikke kun er okker, men også kemikalier, mikroplastik og salter. Jf. side 520: Grundvandssænkninger kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne. Grundvandssænkning kan ligeledes medføre mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning. Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand. Side 522: Grundvandsforekomster. Området overlappes af grundvandsforekomsterne dkmj_1099_ks, dkmj_305_ks, hvor der er god kemisk tilstand, men ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.

MKR, side 526: Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede

undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer, angivet i Tabel 13-10.

MKR, side 528: På baggrund af ovenstående vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset.

Denne vurdering er i modstrid med det som står oven, og derfor ikke en korrekt konsekvensvurdering. På den ene side, siger man at man ikke har data nok til en kvalificeret vurdering, på den anden side mener man at der er/kan være et "ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink." At vurdere dette som "at påvirkningen er begrænset i anlægsfasen" mangler videnskabelig vished og modstridende.

MKR, side 531: Fjernelse af en del af grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandet, kan have betydning for den lokale mulighed for indvinding, samt føre til påvirkning af vandløb og vådområder. For byggegruberne vil der dog ikke blive fjernet den samme mængde grundvand fra ressourcen, som den oppumpede mængde. Det skyldes som nævnt, at en del af det oppumpede vand består af saltvand fra fjorden, som via de omgivende jordlag strømmer til den tørholdte grube.

Saltvandet fra fjorden vil med stor sandsynlighed gennemløbe de deponier som indeholder asbest, tungmetaller og kemikalier. Det vil forurene grundvandet, og det kan derfor ikke gives nogle garantier at det er "begrænset påvirkning" ved at anlægge en motorvej.

Vurderingerne i MKR er ikke konsistente og svinger mellem moderat, begrænset og manglende/sparsomme data mht. påvirkninger.

MKR side 69: Drastrup fredskoven er planet for at beskytte grundvandet og side 72 §3 områder, engene det samme.

Manglende forståelse og analyse af hvad dette er, og hvilke konsekvenser det vil have ved at ophæve beskyttelsen.

Miljøministeriet, Habitats vejledningen, side 36, væsentlighedsvurderingen: Det skal fremhæves, at de nævnte miljøkvalitetskrav, grundvandskvalitetskrav og tærskelværdier fungerer som kriterier for, hvornår koncentrationen af et forurenende stof i vandmiljøet er over et niveau, der forhindrer, at der er eller opnås god tilstand i de målsatte vandforekomster. Niveauerne fastsættes konservativt, så der er god sikkerhed for, at vandmiljøet herunder organismer i miljøet ikke påvirkes negativt.

Den konservative vurdering som Miljøministeriet anlægger, er ikke at finde i MKR og strider derfor mod væsentlighedsvurderingen.

MKR side 36; Konsekvenser i anlægsfasen Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a.

regnvandsbassiner. For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang. I områder, hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

MKR side 162-163: I anlægsfasen foretages midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne af såvel motorvej som bygværker og regnvandsbassiner. Sweco | 3. Limfjordsforbindelse 163/591 Grundvandssænkningerne og udledning af det oppumpede grundvand kan påvirke vandføringen i vandløbene i et omfang, så der er risiko for erosion af vandløbenes profiler, ligesom der kan ske påvirkning af de vandløbsnære arealer, hvor der foregår dyrkning eller findes naturområder. Varigheden af grundvandssænkningerne kendes ikke nærmere. Ved etablering af landskabsbroen over Østerå forventer Vejdirektoratet at pælefundere bropillerne. Derved undgås udskiftning af blødbund og grundvandssænkning i stort omfang, og der skal sandsynligvis kun grundvandssænkes til etablering af betonplader på toppen af pælene umiddelbart under terræn. Vejdirektoratet har indgået aftale med vandløbsmyndigheden Aalborg Kommune om at oppumpet grundvand i videst mulige omfang nedsives på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, skal der iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning

MKR side 177 : Håndteringen af vejvandet i afvandingssystemet sker primært ved kantopsamling, og vand fra skråninger opsamles i trug langs anlægget, da der er særlige drikkevandsinteresser (OSD) på strækningen (se kapitel 13 geologi og grundvand og 14 forurenet jord). Herefter ledes vejvandet videre via ledninger (lukket system) til regnvandsbassiner med tæt bund, der forsinker vejvandets udledning til recipienter. Regnvandsbassinerne reducerer udledningens hydrauliske belastning af vandløb og søer. Regnvandsbassinerne reducerer ligeledes indholdet af miljøfremmede stoffer i udledningen da disse i en vis udstrækning tilbageholdes i bassinernes sediment. Etablering af motorvejen vurderes dog at medføre en begrænset merudledning af forurenende stoffer til overfladevandsrecipienterne. De resulterende koncentrationer af forurenende stoffer i recipienterne skal overholde miljøkvalitetskraven for vand, sediment og biota. Udledningerne må ikke medføre forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i recipienterne.

MKR Side 206: I forbindelse med større grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives på omkringliggende arealer. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres så recipienten ikke påvirkes.

MKR, side 533, Drift: Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt

kan forurene grundvandet ved nedsivning. Side 534: I vintermånederne vil vejstrækningen blive saltet. I 4 af de 11 grundvandsforekomster er der ukendt tilstand for chlorid. Det gælder de den dybe og 3 af de terrænnære grundvandsforekomster, der alle ligger omkring Limfjorden (dkmj_305_ks, dkmj_304_ks, dkmj_28_ks og dkmj_947_kalk). Såfremt vandprøverne fra de geotekniske boringer viser, at der er ringe tilstand for chlorid, vil al vejvand blive opsamlet ved kantopsamling og regnvandsbassinerne blive udført med membran, ligesom der vil være kantopsamling i sårbare områder.

MKR, side 537: Reinfiltration: I områder hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltration blive fastlagt ved pumpetest o.lign. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning jf. afsnit 13.7.

Ovenstående beskrivelser i MKR, viser med klarhed de manglende sammenhænge mellem anlæg og drift, og de "irreversible påvirkninger" og forurening af drikkevandet.

"Reinfilterering" og membran i opsamlings bassiner, er ikke en løsning og er i direkte konflikt med lovgivningen, både i Danmark og i EU.

I dette er der ingen vurdering af mængde, garanti, sikkerhed, holdbarhed af membran, kvalitet, pris. Disse "løsninger" er ikke bare uoverskuelige, men lever ikke op til VVM-direktivet.

At ikke beskytte sårbare drikkevandsområder ved Drastrup og Lindholm Hvorup som værende BNBO Boringsnære beskyttelsesområder og OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, er ikke bare i strid med lovgivningen. Det er også dumhed og en forbrydelse mod kommende generation.

En motorvej gennem området kan ikke lade sig gøre og skal derfor forkastes.

Den videnskabelige vished og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Forslaget om Lov for anlæg af 3. Limfjordforbindelse skal derfor trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar Lysbuget Knortegås (bilag 4 art)

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 19: 3.1.3.2 Egholmtunnelen

Syd for Egholm foreslås etableret en ca. to km lang tunnelkonstruktion, der fører motorvejen under Limfjordens sydlige løb. Tunnelen består af en hovedtunnel, der etableres som "sænketunnel", og i forlængelse heraf overgangstunneler og tunnelramper. Sænketunnelelementerne støbes på land og sejles herefter ud til den udgravede rende, hvor de sænkes ned i fjorden.

Det vurderes, at der i alt skal udgraves ca. 1.000.000 m³ havbundssediment fordelt på ca. 300.000 m³ ler og ca. 700.000 m³ gytje. Havbundssedimentets store indhold af gytje gør det uegnet som opfyld på landjorden eller klapning i Kattegat. Derfor planlægges det, at alt havbundssediment læsses på pramme og transporteres til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepoter ved Rærup.

Side 28: Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes. Hvis væsentlighedsvurderingen viser, at der ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter gennemføres en konsekvensvurdering i forhold til de pågældende bevaringsmålsætninger for det berørte område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt påvirker et Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Skal projektet gennemføres af bydende nødvendige samfundsinteresser, selvom virkningen er negativ, træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger, der opvejer den væsentlige påvirkning, og Kommissionen underrettes herom. De kompenserende foranstaltninger skal være på plads, inden den væsentlige påvirkning indtræffer.

Projektet vil påvirke Natura 2000-området idet den Lysbuget Knortegås er en del af dette, og både hviler, søger læ, og fouragerer i de områder som Egholmtunnelen og lavbroen på den nordlige side vil etableres.

Forslaget til anlægs lov og MKV 2023 er mangelfuld i beskrivelserne, hvor det følgende dokumenter dette:

Den Lysbuget knortegås er bilag 4 art og stærk beskyttet af EU Habitat direktivet (EUR-Lex - 31992L0043 - EN - EUR-Lex (europa.eu), og fugledirektivet The Birds Directive - European Commission (europa.eu). Den har i højere grad end nogen anden vandfugleart i Danmark været ramt af reduktioner i udbredelsen af deres foretrukne føde (ålegræs og havgræsser) enten på grund af eutrofiering eller af ukendte årsager. Netop området ved Egholm, vest for, syd for og nord er et afgørende habitat for dem. Nibe-Gjøl Bredninger og omkring Egholm er de vigtigste rastepladser om efteråret og vinteren. Ålegræsset i området er siden 2012 været i fremgang og dermed trukket en stigende forekomst af vandfugle (se Balsby, T.J.S., Clausen, P., Krause-Jensen, D., Carstensen, J. & Madsen, J. (2017). Long-term patterns of eelgrass (*Zostera marina*) occurrence and associated herbivorous waterbirds in a Danish coastal inlet. – Frontiers in Marine Science 3:285.). Det er derfor afgørende at habitatområdet har fuld beskyttelse. Dette betyder at ikke bare Natura-2000 området, men hele det område hvor den fouragerer og søger beskyttelse er fredet.

Den kraftige reduktion af det livsnødvendige ålegræs og hav-græsser - i Nissum Fjord og Vadehavet, samt i Mariager Fjord, betyder at gæssene, når de er henvist til fouragering på sø-salat eller alternative fourageringsområder på land, går vinteren i møde i dårligere kondition, og at dette kan forstærke allerede kendte effekter af kolde vintre på dødeligheden (se Clausen, K.K. & Clausen, P. (2014). Forecasting future drowning of coastal waterbird habitats reveals a major conservation concern. - Biological Conservation 171: 177-185). Clausen & Clausen udtrykker stærk bekymring i det vigtige alternative habitat er truet af vandstandsstigninger som følge af klimaforandringer. En undersøgelse af alle egnede fourageringsområder i Limfjorden indikerer, at mindst halvdelen og sandsynligvis mere af strandengsarealet vil gå tabt under de undersøgte scenarier for vandstandsstigninger.

Danmark har en særlig forpligtigelse som nation at beskytte den Lysbuget knortegås, og derfor er habitat og fouragerings områder en del af at leve op til denne forpligtigelse.

En motorvej over Egholm, med sænketunnel i det sydlige område, og bro over den nordlige del fra Egholm, bryder med denne særlige forpligtigelse at beskytte den Lysbuget knortegås, og er i strid med den danske og EU-lovgivningen.

MKR forholder sig ikke til hele problematikken om beskyttelsen og fouragerings områder.

MKR, side 33: Natura 2000-konsekvensvurderingen omfatter nærmere vurdering af følgende 10 fuglearter: Almindelig ryle, blishøne, blåhals, havterne, hjejle, hvinand, klyde, pibeand, skestork, splitterne. Øvrige fuglearter på udpegningsgrundlaget vurderes ikke at kunne påvirkes væsentligt. De 10 fuglearter er vurderet i forhold til de ovennævnte påvirkningstyper.

Den Lysbuget knortegås bliver her ikke nævnt.

MKR, side 48 og side 399, vedrørende fortrængning og forstyrrelse: ”ingen påvirkning”.

EU-habitat direktiv udtrykker klart at områder hvor bilag 4 arter er og fouragerer skal beskyttes.

Natura-2000 området ved Egholm er også omfattende der hvor den Lysbuget knortegås rent faktisk er.

VVM-rapporten fra 2021 beskriver at man har gjort 27.000 observationer i trancen i den undersøgende periode. Vi taler derfor om en markant tilstedeværelse af den, og hvor al forstyrrelse vil have en kraftig påvirkning.

MKR beskrivelse af landfyld ved Egholm syd, Side 42: Det nye kystområde ("landvindingen") er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur 5 3. Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller.

Dette områder er et vigtigt område hvor den Lysbuget knortegås og andre fugle overnatter, og hvor der er det vigtige ålegræs. Området bliver brugt af fuglene fordi de netop kan komme i læ for vesten inden om vinteren.

Gravearbejde og etablering af en tunnel i dette område vil være ødelæggende.

Bilagsrapport side 183 (side 42): Spildprocenten er fastsat ud fra følgende: · Gravearbejde foregår med gravemaskine med "back-hoe" skovl. · Spildprocenten indeholder spildet fra selve udgravningsarbejdet, hvor sediment fra bunden hvirvles op og der sker spild fra skovlen op igennem vandsøjlen. · Spildprocenten indeholder spildet fra evt. overløb fra prammen når den lastes. Spildprocenten for den del af mængden der er gytje, er I Rambølls arbejde //Ref 11/ bestemt til 20 % og for leren 10 %. En spildprocent for gytjen på 20 % er meget høj med det høje indhold af ler i gytjen som bidrager til kohæsive kræfter i gytjen der gør den klæbrig og reducerer spildet. I nærværende modelopsætning er der derfor anvendt en spildprocent for gytjen på 10 %, hvilket vurderes som en bedre karakteristik for det pågældende materiale. Spildprocenten for leren (prøve 25) fortsat sat til 10 %, hvilket vurderes at være konservativt det høje lerindhold taget i betragtning. En høj spildprocent vil give konservative resultater for resultaterne for reduktionen i lysgennemtrængning til fjordbunden, da mindre partikler giver en større skyggevirkning ved samme koncentrationsniveau. Derudover er de mindste partikler tildelt den laveste faldhastighed i modellen og vil derfor svæve længst tid og transporteres længere både første gang partiklerne suspenderes og også hvis materialet resuspenderes på et senere tidspunkt.

MKR beskriver at gravearbejde skal fordeles så: Mængden graves fordelt på en graver der starter fra nord og en der starter fra syd og der graves i perioden november til marts i vintrene 2013-2014 og 2014-2015 (Rambøll, COWI VVM 2011). Denne beskrivelse fastholdes og betingelserne vil være det samme i år 1 og i år 2.

MKR side 275: Anlæg på søterritoriet, herunder opfyldning af område syd for Egholm og anlæg af bropiller og sænketunnel Varig påvirkning af vandskifte i Limfjorden og heraf afledte effekter

MKR side 285: Gravearbejdet til etablering af sænketunnelen skal foregår fra november til marts. • Opfyldning på søterritoriet skal ske fra land og efter perimeter og kystsikring er etableret. Etablering af perimeter og kystsikring skal ske i vinterhalvåret. Jf side 293 og 296 sårbarhed ålegræs

MKR side 313: Etablering af den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre et permanent tab af voksesteder for ålegræs ved landindvindingen syd for Egholm. I tunnel tracéet og i området umiddelbart syd for landvindingen på Egholm, vil der ske aflejring af sediment på havbunden, som medfører et permanent tab af primært ålegræs og flerårige makroalger. Der kan ske et varigt tab af områder med ålegræs på ca. 30 ha, hvilket vurderes at medføre væsentlig, men lokal påvirkning af ålegræs og anden bundflora i nærområdet for gravearbejdet til sænketunnellen.

Dette betyder at forstyrrelsen er i den sårbare periode hvor fuglene skal fouragere og finde uforstyrret ro. Det er så ikke vækstperioden som er det afgørende.

Forstyrrelsen, gravspillet, frigørelse af forurening bliver fatalt for den, og for andre fugle.

MKR-rapporten efterlever dermed ikke Habitat-direktivet og Natura-2000 rammebetingelserne.

Der er fejl i MKR-rapporten side 180-181 (side 40) i bilagsrapporten: ”En vigtig input parameter i MT-simuleringen er tørdensiteterne for prøve 13 og prøve 25 og de er angivet i Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.. Indføring af gravemængderne i modellen kræver at mængderne angives i vægt og der er derfor foretaget en omregning fra de volumener der er angivet i afsnit 4. Målte tørdensiteter for ler og gytje kan ses i Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. og tørdensiteten for sandet er estimere til 1600 kg/m3 .”

Konsekvenserne af manglende henvisning er alvorlige, da det betyder noget for vurderingens omfanget og påvirkning.

Bilagsrapporten side 199, DHI: Der ligger et stort Natura 2000-område, som også er Ramsar- og fuglebeskyttelseområde, tæt på linjeføringen, som vurderes potentielt at kunne blive påvirket af sedimentspild og blokering. I dette område er der store lavvandede flader med bundvegetation. Specielt ålegræsvegetationen er vigtig at bevare, da den understøtter biodiversiteten og er opvækst- og fourageringsområde for den marine fauna og for fugle.

MKR side 22; Det vurderes, at der vil ske et varigt tab af områder med ålegræs på ca. 30 ha, hvilket vurderes at medføre væsentlig, men lokal påvirkning af ålegræs og anden bundflora i nærområdet for gravearbejdet til sænketunnellen. For at øge gendannelsen af ålegræsset i området, gennemføres der efter anlægsarbejdet en udplantning af ålegræs på ca. 60 ha i områderne syd for landindvinding på Egholm. Dette vil sikre at konsekvensen bliver begrænset.

Side 27: Påvirkning fra sedimentspild kan forringe fuglenes fødegrundlag. Sedimentspild kan også forringe mulighederne for at søge føde, fordi høje koncentrationer af sediment i vandet medfører nedsat sigtbarhed. Det betyder, at fugle, som æder ålegræs og andre vandplanter, fisk, bunddyr mv., potentielt kan få vanskeligere ved at finde føde eller skal søge til andre lokaliteter. Størstedelen af fuglene i området ved motorvejen forekommer i vinterhalvåret, hvor det er valgt at gennemføre gravearbejde til tunnelen. Gravearbejdet gennemføres over to vintersæsoner. Mange af de forekommende vandfugle er altovervejende planteædende og i nogen grad tilpasset en vis naturlig suspension af materiale i vandfasen som følge af tidevand samt strøm og vindforhold. Derfor vurderes konsekvensen af påvirkningen af sedimentspild at være moderat, hvilket skal ses i sammenhæng med det store antal fugle, der forekommer i området. Der vil ske påvirkning af fuglenes fødegrundlag fra sedimentation med direkte tab af fourageringsområder, idet der sker en reduktion af ålegræsområder og anden vegetation. De fugle, der udnytter ålegræs og andre vandplanter samt smådyr såsom snegle og krebsdyr, der lever i vegetationen, vil ikke kunne fouragere i et påvirket område lokalt omkring tunnelen og vurderes derfor at blive fortrængt til andre lokaliteter i Limfjorden. Påvirkningen af ålegræsset er længerevarende, fordi ålegræs ikke gendannes særligt hurtigt, men påvirkningen er begrænset til lokalt omkring tunnelen. Derfor vurderes konsekvensen for fuglene at være begrænset.

MKT, side 454: Konsekvensvurdering - I det følgende beskrives de potentielle påvirkninger fra projektets anlægs- og driftsfase på de marine naturtyper sandbanke, vadeflade, bugt og rev. Projektet er lokaliseret ca. 750 meter øst for Natura 2000-områdets østlige afgrænsning ved Nørredyb og ca. 1.100 meter øst for områdets østlige afgrænsning syd for Egholm. Projektet omfatter ikke aktiviteter i form af transport eller anlægsarbejder inde i Natura 2000-område N15. Projektaktiviteterne kan indvirke ind i Natura 2000-området som følge af nærheden til området eksempelvis i form af støj og forstyrrelser i forhold til arter, og sedimentspredning som følge af spild fra gravearbejder syd for

Egholm. Desuden vil sedimentspild og undervandsstøj kunne udgøre barrierer for marine arter når de passerer projektområdet i Limfjorden.

MKR, side 274: Ålegræsforekomst syd for Egholm, som går tabt som følge tunneludgravning og af sedimentspild og aflejring af sediment på bunden i lagtykkelse over 5 cm skal retableres ved 50 % udplantning på et areal 1:2 efter afslutning af gravearbejdet. Der skal foretages opmåling og dykkerinspektion før og efter anlægsarbejdet og der skal foretages genudplantning til sikring af varig bestand.

MKR-rapporten konkluderer, at gravearbejdet og anlægget vil være ødelæggende. Hertil kommer at der ikke er en ny undersøgelse af ålegræs – det er Rambølls data fra 2019, hvor det havde været ønskeligt at få en præcis beskrivelse af tilstanden i dag, næsten 5 år efter.

Den samlede konklusion er, at projektet ikke lever op lovgivningen og betingelser for beskyttelse af bilag 4 arter.

Endvidere beskriver MKR-rapporten:

MKR, side 292: Den økologiske tilstand i vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak mht. kvalitetselementet ålegræs er moderat økologisk tilstand og miljømålet er således ikke opfyldt. Forekomst og udbredelse af flerårige alger indgår ikke som særskilt kvalitetselement i de marine områder.

MKR, side 390 Hasseris enge: Påvirkningens udbredelse kan være af regional karakter, da eksempelvis mange arter af svaner, gæs og andefugle (bilag 1- og bilag 2 arter), som raster og fouragerer på markerne her, må rykke til andre områder, som kan ligge længere væk. Dette skyldes, at korridoren for den 3. Limfjordsforbindelse er omgivet af by mod øst og skov mod vest. På den baggrund vurderes den samlede konsekvens, som følge af fortrængning, at være væsentlig, hvilket skal ses i sammenhæng med de to områders betydning for fugle og fuglenes høje sårbarhed. I driftsfasen, side 398: Dette hænger delvis også sammen med omgivelsernes karakter omkring motorvejen med bebyggelse mod øst og skov mod vest, som betyder, at mulighederne for at udnytte arealerne reduceres som følge af forstyrrelse og støj. På den baggrund vurderes konsekvensen som følge af fortrængning at være moderat til væsentlig afhængig af art.

MKR, side 390 Mølholmssøerne: Påvirkningens udbredelse kan være af regional karakter, da eksempelvis mange af de arter af svaner, gæs og andefugle (bilag 1- og bilag 2 arter), som raster og fouragerer i søerne og i nærområdet, kan blive nødt til rykke til andre områder, som kan ligge betydeligt længere væk. På den baggrund vurderes den samlede konsekvens som følge af fortrængning at være væsentlig, hvilket skal ses i sammenhæng med lokalitetens samlede betydning og fuglenes høje sårbarhed. I driftsfasen, side 398: Påvirkningens udbredelse vil være af lokal til regional karakter, da eksempelvis mange af de arter, som raster og fouragerer her, kan ende med at rykke til andre områder, som kan ligge betydeligt længere væk. På den baggrund vurderes den samlede konsekvens som følge af fortrængning at være væsentlig

MKR 394: Samlet vurderes det, at anlægsfasen af den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre moderat til væsentlige konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer. Det gælder først og

fremmest strækningen gennem Hasseris Enge, kystnære dele syd og nord for Limfjorden samt på Egholm

Mangler Hasseris å i beregningerne, se kort side 211, Figur 3-1. & side 211, Tabel 3.2. Betydning for vandmiljø og dyreliv er ikke belyst.

Samlet kan der konkluderes, at moderat til væsentlig påvirkning er en kraftig kritik af projektet. Der er dermed ikke nogen afværger foranstaltninger der kan bringes i spil, og al argumentation vedrørende beskyttelse af den Lysbuget knortgår mangler.

Habitat-direktivet, fuglebeskyttelse-direktivet, og forsigtigheds-princippet må være styrende, og projektet forkastes.

Forslaget til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse – Egholmmotorvej skal trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar vedrørende Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der, under bemærkninger side 42-43:

Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg som omtalt i lovforslaget vil medføre en markant forbedring for den fjordkrydsende vejtrafik. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling på vejene samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. Dette vil understøtte verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Der er intet i VVM 2021 eller i MKV 2023 som henviser til en "markant forbedring af fjordkrydsende vejtrafik". I dag er problemerne 2 x 30 minutter, morgen og eftermiddag i myldretid, i alt en tids besparelse på 2,5 – 7 minutter (de 7 minutter med et begrænset antal køretøjer far nord-øst).

Hvis Transportministeriet i sit Lovforslag mener at "menneskelig trivsel" mht. en tidsbesparelse på 2,5 – 7 min. er det som er afgørende, så er det et meget begrænset billede af mennesker og trivsel som eksisterer i ministeriet.

Verdensmål 9 Mål 9: Industri, innovation og infrastruktur | Verdensmålene.dk (verdensmaalene.dk) omhandler bæredygtighed i udviklingen og vækst, hvor innovation og nytænkning er det centrale. Projektet forholder sig ikke til fremtiden og de udfordringer som er nu. Det tænker ikke ind, eks EU's politik med Green infrastructure - European Commission (europa.eu) og hvordan og hvilken betydning The EU #NatureRestoration Law (europa.eu) har.

Der kan her konkluderes at Lovforslaget ikke lever op til verdensmål 9.

"Forbedringerne vil også medvirke til at reducere rejsetiden på tværs af Limfjorden og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive/etablere virksomhed i Nordjylland. Tilsvarende vil en ny fjordforbindelse medføre en højere regularitet i rejsetiden og dermed begrænse usikkerheden omkring transporttiden for den fjordkrydsende trafik. Dette vil understøtte verdensmål nummer 8 Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, bl.a. gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer)."

Reduktion af rejsetid er jo minimal, og denne vil ikke på nogen måde, kunne skabe en attraktion ved job eller etablering af virksomheder i Nordjylland. Der eksisterer ikke virksomheder hvor 2,5 – 7 minutter i tidsbesparelse er afgørende for investering. Verdensmål 8 handler primært om anstændige jobs, ulighed og afskaffelse af fattigdom. Så heller ikke her

kan der argumenters for at Egholmmotorvejen kan bidrage. Mål 8: Anstændige jobs og økonomisk vækst | Verdensmålene.dk (verdensmaalene.dk)

"Med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse forbedres trafiksikkerheden på vejnettet, idet en ny motorvej vil forbedre trafiksikkerheden på de veje, der aflastet for trafik. Dette vil understøtte verdensmål nummer 3 Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker)."

"Udbygningsprojektet har ikke direkte negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening)."

Der er absurd at argumentere for at en motorvej som ødelægger Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, frisætter asbest forekomster i Dall, Klosterengsområdet til Hasseris å, fjorden, og verdensende, frisættelse af tungmetaller, herunder kviksølv ved gravearbejde, voldsom vækst i støj i Aalborg vest, tab af stilhed og rekreative områder (jf. høringssvar om Sundheds betragtninger), på nogen måde er med til at skabe mere sundhed og trivsel. Hvis dette er Transportministeriet faglige vurdering, har Danmark et problem.

Det er pinligt, mangelfuldt og fejlbehæftet, og bygger på videnskabelig uredelighed (se Høringssvar om asbest).

"Anlæg og efterfølgende drift af motorvejene kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO_2-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO_2-besparende proces- og/produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). CO_2-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO_2-reducerende tiltag står mål med CO_2-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer tolv Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug)."

Der er intet i VVM-2021, MKV 2023 eller i forslag om anlægslov der støtter dette udsagn. Omvendt er problemerne massive og projektet vil bidrage til klimaproblemerne, biodiversitetskrisen og miljøproblemer.

"Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse har i flere tilfælde konsekvenser for mennesker, kulturarv, natur og i korridoren omkring den nye motorvej i form af støj og påvirkning af eksempelvis kirkeomgivelser, rekreative områder, landbrugsarealer, boligområder m.v. Tilsvarende kan den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af den 3. Limfjordsforbindelse have negative konsekvenser for verdensmål nummer elleve Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv

skal styrkes.). Der henvises til punkt 8 om Klimamæssige konsekvenser og punkt 9 om Miljø- og naturmæssige konsekvenser."

Her prøver man lidt på at indrømme konsekvenserne ved projektet, men man har ikke nogen løsninger. Udsagnet er med til at undergrave projektets bæredygtighed.

Man skal kunne forvente at et ministerie, i forbindelse med argumentation for en ny lov, har sat sit ind i problematikker, og at man fremviser en klar og utvetydig viden om FN´s 17 verdensmål og hvorfor de er vigtige og skal indtænkes i alle dele af et projekt.

Man må også forvente at ministeriet evner at forholde sig til lovgivning, internationale konventioner og direktiver som har betydning. Ikke bare ift. lovgivning og kvalitet i arbejdet, men også til den moralske forpligtigelse som ministeriet har mht. en fremtid, borgernes livskvalitet, og derfor hvorfor klima, natur og miljø skal tænkes ind i alle projekter nu og i fremtiden.

Punktet her om konsekvenserne for verdensmålene er ikke gennemtænkt og mangler at forholde sig til:

- The Habitats Directive - European Commission (europa.eu)
- Bern convention EUR-Lex - l28050 - EN - EUR-Lex (europa.eu) Vision for the Bern Convention for the period to 20301680ada0f0 (coe.int)
- Biodiversitets strategi Nature and biodiversity - European Commission (europa.eu) Green infrastructure - European Commission (europa.eu) vejledning-for-beskyttelse-af-areal.pdf (mst.dk) vejledning-for-forbedringsmaal.pdf (mst.dk) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- EU at COP15 global biodiversity conference - European Commission (europa.eu)
- Natura 2000 - European Commission (europa.eu)
- Environment action programme to 2030 - European Commission (europa.eu)
- EU miljø politik Miljøpolitik: generelle principper og grundlæggende ramme | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet
- Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet
- 15/4. Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (cbd.int)
- IPCC — Intergovernmental Panel on Climate Change
- Sustainable cities Urban Greening Platform - European Commission (europa.eu) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- Jf COP 28 IPCC, andre The European Green Deal (europa.eu)
- UN Aarhus convention –Aarhus - European Commission (europa.eu) DA (unece.org) cep43e.pdf (unece.org) Høringssvaren VVM 2011 og VVM 2021 fik ikke en reel betydning, så hvordan vil man sikre sig dette denne gang?
- Vandområdeplanerne - Miljøministeriet (mim.dk) Vandkvalitet i Limfjorden er ikke god, ringe eller dårlig, og hvilke konsekvenser får det?
- Natur og by Landmark UN resolution confirms healthy environment is a human right (unep.org)

Der er intet under dette punkt som har kvalitet der lever op til betænkninger vedrørende et dansk forslag til Lov.

Forslaget om Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse skal derfor trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar vedrørende Strandtudsen (bilag 4 art)

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 60: De fleste arter af padder er generelt stedfaste og vandrer typisk kun meget kort mellem deres ynglevandhuller og vinteropholdssteder. Strandtudse vandrer dog gerne længere efter nye ynglevandhuller, da arten er en udpræget pionerart. Etablering af motorvejen vil lokalt medføre en øget barriereeffekt, som vil bidrage til en isolering af paddebestande på hver side af vejanlægget.

Side 64: 9.7.5.3 Padder. Ved nedlæggelse af vandhuller, der er egnede til ynglende padder, færdiganlægges kompensationsvandhuller på egnede placeringer i nærheden af eksisterende paddebestande senest to år før, de eksisterende vandhuller nedlægges. Herved har især juvenile padder mulighed for at kolonisere de nye vandhuller, før de gamle ynglesteder nedlægges. For bilag IV-arter skal kompensationen for et nedlagt vandhul eller yngleområde være mindst 1:2 for at sikre tilpas mange yngle- og rasteområder til at opretholde bestandene.

Erstatningsarealerne skal følge 'best practice' for nye ynglesteder for strandtudser og spidssnudet frø ved anlæg af veje og skal driftes, så arealerne opretholder deres funktionalitet som yngle- og rasteområde for arterne.

Side 65: På Egholm skal der etableres nye vandhuller på begge sider af motorvejen. Det skyldes, at anlægsprojektet påvirker potentielle yngle- og rasteområder for strandtudse på strandengene på begge sider af motorvejstracéet. Landindvindingen på sydkysten af Egholm kan etableres, så der genskabes yngle- og rasteområder for strandtudse, da arten tåler en vis saltholdighed i vandet.

Beskrivelserne af strandtudsen, dens habitat, muligheder for erstatnings vandhuller er ikke korrekte og mangler videnskabelig vished.

Følgende dokumenterer dette

Strandtussen er i EU Habitat-direktivet en bilag 4 art som skal beskyttes. Det gælder både individer men også deres habitat område. Den generelle tilstand er tilbagegang jf. AU Ecoscience - Den danske Rødliste - Søg en art.

MKR er mangelfuld med hensyn til at beskrive hvilke habitats områder som er væsentlige for Strandtudsen på Egholm, i Hasseris enge og ved fjordengene ved Hasseris å og Svanholmgrøften. Populationen er ikke opgjort og beskrevet.

Strandtudsen er observeret mange gange ved den sydlige del af Nørholmsvej, Hasseris enge samt vest for Hasseris å, hvilket MKR delvis referer til:

MKR side 55: Strandtudse er registreret af lodsejere ved Nørholmsvej i korridoren /9/, og dokumenteret jævnfør forvaltningsplan for strandtudse /4/. Strandtudsen er registreret ved søen på

lokalitet 126 i 2013 i forbindelse med kommunale besigtigelser, hvor arten beskrives som ynglende på lokaliteten /5/, men arten er ikke fundet ved besigtigelsen i 2020, hvor der er konstateret fisk i søen. Strandtudse er samtidig registreret som enkeltfund ved en naboejendom til søen /5/. Der foreligger herudover gennem flere år lydoptagelser af kvækkende strandtudser inden for undersøgelseskorridoren ved Nørholmsvej.

Man har ikke taget højde for de tørre perioder om foråret som har været tilfælde de sidste på år, og populationen har derfor haft vanskelige vilkår. Dette samtidig som Aalborg kommune ikke har levet op til sit ansvar ved Hasseris enge og ved fjorden, og sikret habitatområdet fra dræning. Eftersom strandtudsen kan blive op til 8 år, er der en population, men som ikke får meget hjælp. De er afhængige af de lave forårsoversvømninger.

MKR-rapporten er overfladisk, lever ikke op til videnskabelig vished og, hvis den var en videnskabelig rapport uredelig:

En myte som eksister i Danmark er:

Supplerende MKR, side 52: "Strandtudsen er en pionerart, der hurtigt kan udnytte nyopståede ofte midlertidige yngleområder, hvor hannernes kraftige stemmer tiltrækker hunner langt væk fra eksisterende yngleområder /4/. Strandtudsens haletudser er dårlige til at konkurrere med andre arters haletudser, og de er dårlige til at overleve tilstedeværelsen af rovdyr, som fx salamandre og fisk i vandhullet", og side 63: Padder er som udgangspunkt meget stedfaste, og få vandrer mere end 500 meter til nye ynglesteder. Strandtudse er dog, som beskrevet i afsnit 4.2.1, en udpræget pionerart, som kan ny-etablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder /4/. og side 78. (referance Adrados 2015 se neden).

MKR, Side 15: De fleste arter af padder er generelt stedfaste og vandrer typisk kun meget kort mellem deres ynglevandhuller og vinteropholdssteder. Strandtudse vandrer dog gerne længere efter nye ynglevandhuller, da arten er en udpræget pionerart. Etablering af motorvejen vil lokalt medføre en øget barriereeffekt, som vil bidrage til en isolering af paddebestande på hver side af vejanlægget. Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk)

MKR, side 52; Strandtudsen er en pionerart, der hurtigt kan udnytte nyopståede ofte midlertidige yngleområder, hvor hannernes kraftige stemmer tiltrækker hunner langt væk fra eksisterende yngleområder /4/. ref strandtudse_forvaltningsplan.pdf (dn.dk) ved Lars Christian Adrados, Amphi Consult, Udgivet af: Naturstyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet 2015

Myten bliver etableret i kraft af denne refererede rapport af Lars Christian Adrados, Amphi Consult, Udgivet af: Naturstyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet 2015.

Rapporten har en omfattende litteraturliste til videnskabelige artikler. Problemet er at disse studier ikke er blevet sat i spil og verificerede ift. de konklusioner, Lars Adrados og Naturstyrelsen, og efterfølgende SWECO og Vejdirektorat formulerer.

Der er ikke nogen videnskabelige studier som fastslår at strandtudsen er en pionerart!

Dette ses tydelig i et af de studier som det bliver refereret til i rapporten:

SINSCH, U. (1992): Structure and dynamics of a natterjack toad metapopulation (Bufo calamita). Oecologia 90: 489-499.Structure and dynamic of a natterjack toad metapopulation (Bufo calamita) | Oecologia (springer.com)

Summary

The migratory and reproductive behaviour of *Bufo calamita* was studied at four neighbouring breeding sites in the northern Rhineland, Germany, from 1986 to 1991. Radio telemetry and marking systems based on toe-clipping and on microchips were used to follow the tracks of toads and for individual recognition. Emphasis lay on estimates of (1) the exchange of reproductive individuals between neighbouring sites, and (2) the reproductive success at each site. Allozyme electrophoresis served to assess the genetic diversity of local populations. More than 90% of all reproductive males showed a lifelong fidelity to the site of first breeding, whereas females did not prefer certain breeding sites. Due to the female-biased exchange of individuals among neighbouring sites the genetic distance between local populations was generally low but increased with geographical distance. This pattern of spatial relations is consistent with the structure of a metapopulation. Morever, up to three mass immigrations of males per breeding period, replacing previously reproductive individuals, suggested the existence of temporal populations successively reproducing at the same locality. Genetic distances were considerably greater between temporal populations than between local ones, indicating partial reproductive isolation. In fact, an exchange of reproductive individuals between the temporal populations at each site was not detected, but gene flow due to the recruitment of first-breeders originating from offspring other than their own seems probable. Thus, natterjack metapopulations consist of interacting local and temporal populations. The reproductive success differed considerably among the four sites and also between the temporal populations. Three out of four local populations had low reproductive success as well as the latest temporal population. The persistence of these populations depended entirely on the recruitment of juveniles from the only self-sustaining local population. This "rescue-effect" impeded local extinction. The discussion focuses on the modifications required to fit the classical metapopulation concept to the empirical findings and their consequences for the dynamics of amphibian metapopulations.

Når dette, som andre studier, fastslår, at 90% af alle reproduktive hanner udviser livslang trofasthed ved fødestedet, og hunnerne mindre flytter sig begrænset geografisk, er det det modsatte af pioner – Det er trofasthed og habitat afhængighed.

Litteraturen som henvises til, har tydelige ikke noget indvirkning på beskrivelser og konklusioner om strandtudsen, og myten om pioner adfærd bliver ved at cirkulere blandt konsulent hus og vejdirektoratet.

Problemet med at strandtudsen ikke er pioner, men trofast ved habitat, er at den er yderst sårbar ved enhver forstyrrelse eller ødelæggelse.

Der er i Danmark forsøgt at reetablere habitat og udsætte yngel: Jammerbugt kommune ikke succes, Randers kommune ikke succes, Fyn 3 kommuner ikke succes, København, Amager fælled ved København zoologiske have, ikke succes.

Alle videnskabelige studier på sårbarhed og følsomhed for ændringer i habitat.

Den andre problematik som er i MKR er derfor:

MKR, side 117, 119, 121: Padde skrab eller erstatningsområder ved siden af motorvej

Side 123: Vandhullerne etableres mindst 2 år før eksisterende vandhuller fjernes. Flytning af padder skal foregå over en hel sæson inden nedlæggelse af levesteder. Padder indfanges som æg, larver og adulte.

Etablering af nye padde skrab kan være en god ide, hvis de andre livsbetingelser er til stede.

Et af de problemer som MKR ikke formår at beskrive er, at Mikroplastik og Nano-plastik er en stor trussel for strandtudsens reproduktionen!

Strandtudsen kan ikke overleve som population ved siden af en motorvej.

Dette fremgår i flere videnskabelige studier, eks: Microplastics pollution in larvae of toads, frogs and newts in anthropopressure gradient - ScienceDirect

Man kan ikke henvise til nogle steder i verden, hvor strandtudsen lever tæt op ad en motorvej, og derfor er det en direkte overtrædelse af konventioner, at etablere en motorvej i deres habitat. Faunapassager for strandtudsen sikrer jo ikke deres habitat, fjerner støj eller forbedrer fertilitet.

At tro, at "den økologiske funktionalitet kan opretholdes i driftsfasen", (jf VVM 20121, side 15 &) er ikke bare et ukvalificeret gæt, men et udsagn som ikke bygger på nogen form for evidens og derfor usandt. Kompensationsområderne for strandtudsen har ikke sit hold i virkeligheden: Efter en flerårig periode med anlægsaktiviteter, har de næppe overlevet som bæredygtig population.

Man lever i dette projekt derfor ikke op til EU's habitat direktiv vedrørende bilag 4 arter, Bern konventionen og Danmarks ansvar.

På baggrund af dette, er konklusionen at man ikke kan pege på en motorvej over Egholm og engareal syd for fjorden.

Forslaget om Lov om anlæg af 3. Limfjordforbindelse over Egholm, skal trækkes tilbage

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar vedrørende manglende Sundhedsbetragtninger

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 27: Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Side 52: 9.4 Befolkningen og menneskers sundhed

9.4.1 Eksisterende forhold. Dall og Dall Villaby er belastet af støj over de vejledende grænseværdier som følge af placeringen nær E45. Desuden er dele af Svenstrup og Skalborg belastet af støj fra trafikken på Hobrovej, og dele af Lindholm er belastet af støj fra Thistedvej. Beboere i og ved Lindholm langs den nye jernbane til lufthavnen, er desuden påvirket af jernbanestøj, ligesom Aalborg Lufthavn i betydelig grad påvirker området med støj. Derudover er enkelte boliger i det åbne land påvirket af trafikstøj over de vejledende støjgrænser som følge af deres placering nær andre, større veje.
Omhandlende støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Side 53: Konsekvensen for de rekreative interesser vurderes dog at være moderat, da de fleste områder fortsat kan anvendes, og da det er muligt at bruge andre nærliggende områder.

Støjberegningerne for den 3. Limfjordsforbindelse viser, at antallet af støjbelastede boliger i beregningsområdet i store træk vil være uændret. Derudover viser støjberegningerne at støjafskærmningen langs den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre et fald i den samlede støjbelastning inden for beregningsområdet (udtrykt ved støjbelastningstallet, SBT). Dette hænger primært sammen med, at støjpåvirkningen af et stort antal boliger i Dall Villaby reduceres ved etablering af støjskærme. Modsat vil boliger langs den 3. Limfjordsforbindelse opleve en forøgelse af vejstøjen efter anlæg af motorvejen. Det gælder blandt boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, der vil blive udsat for en forøget støjpåvirkning, men stadig ligge under den vejledende grænseværdi på 58 dB. Det vurderes, at ved knap 1.100 boliger, blandt andet beliggende i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, vil der ske en større forøgelse af støjen (over 6 dB), dog uden at alle boligerne vil blive udsat for en støjpåvirkning på 58 dB eller højere.

De sundhedsmæssige betragtninger i forslag til Lov en er mangelfulde og mangler videnskabelig vished.

Følgende er dokumentation for dette:

Når EU's VVM-direktiv og dansk sundhedslovgivning i den grad fremhæver og prioriterer mennesker og sundhed, kan man konstatere at MKR er mangelfuld og ikke indeholder et ord om sundhed eller hvad mennesker er i projektet.

En undersøgelse og analyse af sundhed i Egholm motorvejen er afgørende for at kunne vurdere konsekvenserne af linjeføringen.

Det handler om livskvalitet, rekreation, men specielt for borgernes påvirkning af forurening, asbest, kemikalier, tungmetaller, drikkevandkvalitet og støj.

MKR viser at:

Klosterengen Lergrave (Chlorid, filtreret 450 mg/l ligger over grænseværdi - **250 mg Cl-/l**), Aluminium (Al) 1100 mg/kg ts., risiko ved eksponering over tid, samme ved PAH-forbindelserne, **og Alkylphenoler og -ethoxylater**), samme med Benzo(a)pyren kan øge risikoen for **hudkræft**, **lungekræft** og andre kræftformer ved eksponering over tid, **Tributyltin (TBT-Sn)** er kendt for sin toksicitet og har været brugt i **skibsmaling** som antifoulingmiddel. Langvarig eksponering for TBT-Sn kan påvirke **immunsystemet**, **forplantningsevnen** og **hormonbalancen**.

Voerbjerg lergrav: Arsen (As) 5.9 mg/kg ts. 0.2 DS 259:2003, DS/EN ISO 17294m:2016 ICP-MS 30 Bly (Pb) 8.7 mg/kg ts. 0.1 DS 259:2003, DS/EN ISO, udgør en sundhedsrisiko, især hvis eksponering over længere tid

Aluminium (Al) med en koncentration på **9500 mg/kg ts** (mikrogram pr. kilogram tørstof) kan udgøre en sundhedsrisiko, især hvis det indtages over længere tid

Kviksølv og bly selv lave forekomster/usikkerhed om der findes en nedre grænse, skaber over tid sundsrisiko (nerveskader, hjerneskader, Parkinson) er en risiko ved gravitet at fostret tager skade.

Arsen er giftig for flercellede organismer, selvom enkelte bakteriearter kan bruge arsen som byggesten i deres stofskifte. Arsen forgiftning i grundvandet påvirker millioner af mennesker globalt. I Danmark er grænseværdien for arsen i drikkevand 5 µg per liter [123].

MKR, s 149: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for barium (Lindholm Å), kobber (Østerå, Nord og Lindholm Å), zink (Østerå, syd) og for sum methylnapthalener (sediment) i Hasseris å samt for kviksølv (målt i biota = fisk) i alle vandløbene.

MKR, side 161: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for kobber (målt i vand med 5,4 µg/l mod kvalitetskravet på 1,66 µg/l) i Smalleby sø - Vest og for sum methylnapthalener (målt i sediment) i Smalleby sø øst og vest samt i Klostereng Lergrav Nord. Kviksølv (målt i biota = fisk) er overskredet i alle søerne.

MKR, side 167: Østerå omlægges, men der er ikke undersøgt konsekvenser ift. deponi med asbest, hvilke forureninger motorvejen vil få mht. tungmetaller, mikroplast og PFAS-kemikalier.

Flere analyser vise overskridende eller høje værdier af sundhedsskadelige stoffer og kemikalier. Konsekvenserne af dette er ikke i et tilstrækkeligt omfang vurderet, og heller ikke vurderet ud fra om disse værdier har fatale konsekvenser for sundhed på længere sigt.

Grave arbejdet i fjorden betyder ift. MKR et spild 10-20 % estimeret 100.000 – 200.000 m3. Hvad dette indeholder af asbest, tungmetaller og kemiske stoffer er ikke med videnskabelig vished belyst (se høringsnotat vedr. asbest og videnskabelig uredelighed af analysen).

Samtidigt beskriver MKR at:

MKR side 271: Udledning af renset spildevand fra Aalborg Renseanlæg Vest, ca. 400 meter øst for anlægsområdet, giver anledning til, at der i den centrale del af strømrenden vil kunne forventes koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der er højere end miljøkvalitetskravet i et opblandingsfelt omkring udledningen. Desuden vil der, jf. afsnit 6.2.10 forekomme koncentrationer af miljøfarlige stoffer i Limfjorden generelt, når det tages i betragtning, at der dels er konstateret baggrundsniveauer for nogle af stofferne, dels et baggrundsniveau som fastlagt ved sedimentprøverne. Dvs. at der over en graveperiode må forventes varierende indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen betinget af især afstrømning og udløb af vandløb (Ryå, Lindholm å m.fl.), resuspension af sediment med indhold af miljøfarlige stoffer samt udledning fra punktkilder, hvor Aalborg Renseanlæg Vest ligger tæt på anlægsområdet (se afsnit 6.2.10). Der er i Miljøstyrelsens MiljøGis, november 2023, ikke angivet en blandingszone omkring udløbet.

Fjorden tilstand er ringe og anlæg af motorvej og sænketunnel med gravearbejde vil forværre tilstanden endnu mere. Det er givet, ud fra de oplysninger som forefindes, at asbest, kemikalier, tungmetaller herunder kviksølv, samt arsen, er et stort problem. Alle disse er til stede i fjorden og vil blive ved at udvaskes i fjorden. Grunden er historisk, hvor industrien i Aalborg ikke sikrede en forsvarlig bortskaffelse eller produktion. Flere områder omkring Aalborg er stadigvæk kraftige forurenede områder som ikke er sikrede. Eks. Området ved Rensningsanlæg vest frem til Hasseris å, Verdens ende, og Stigsborgs brygge. Region oplyser at man regelmæssigt lukker miljøfarlige stoffer, herunder arsen, ud i Limfjorden, men kun lidt ad gangen.

Forureningen bliver ved.

Disse forhold og sundhedsskadelige problematikker er ikke fuld vurderet, og MKR er derfor behæftet med fejl og mangelfuld.

Støj beregningerne

Den opdaterede støjberegning, Opdaterede støjberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 2: Den 3. Limfjordsforbindelse forløber overordnet gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder ved bl.a. Dall Villaby, Sofiendal Enge, Hasseris Eng og Nørholmsvej. Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at

beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støjberegninger viser et støj billede fra 58dB til over 73dB. Dette er sundhedsskadeligt og det billede som fremtræder, og der er ikke nogen garanti på at disse modelberegninger vil holde i virkeligheden, Motorvejen ved Silkeborg er et skræmmende eksempel, med mere en 20dB forskel til modelberegningen og det estimerede støj niveau.

Støjberegningerne er gennemsnitsbetragtninger over året. I spidsbelastninger og perioder langt over estimat.

WHO anbefaler støj skal ligge under 53dB.

Miljøstyrelsen nye vejledende betragtninger er 51-52 dB.

I Danmark, og specielt i Aalborg er støj et stort sundhedsmæssigt problem Denmark noise fact sheet 2021 — European Environment Agency (europa.eu).

Vejdirektoratets støjberegninger beskriver ikke dette og vurderer ikke konsekvenserne.

Noise (who.int)

Providing guidance for the protection of human health from harmful exposure to environmental noise (who.int)

Providing Environmental Noise Guidelines for the European Region (who.int)

WHO and JRC release new guidance to calculate the impact of noise on people's health in Europe

De sundhedsfarlige virkning af støj er: hjerte-kar-sygdomme, formodet forøgelse af Alzheimer risiko, stress, samt sænkning af livskvalitet.

En motorvej vil bidrage væsentligt til en forværret sundhedssituation.

Forurening af drikkevand, fra Nitrat til Nitrit

Ved siden af mulig forurening af asbest og tungmetaller i drikkevandet, er et problem også, som er generelt i Danmark, og særdeleshed i Aalborg: Nitrat i drikkevandet.
MKR beskriver ved grundvandssænkningen (se Høringssvar om Drikkevand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk) at der vil kunne indtrænge salter, dvs. nitrat.
Nitrit er et problem af flere grunde:

1. **Sundhedsskadelige effekter**: Nitrit kan omdannes til nitrosaminer i kroppen, som er kræftfremkaldende og genotoksiske[1][2][3]. Nitrit kan være akut toksisk og medføre iltmangel, specielt hos børn (methæmotoglobinaemia)[1][2].
2. **Kræftfremkaldende**: Der er forskning, der har vist en kobling mellem mave- og tarmkræft og et for højt indtag af nitrit[3].
3. **Fødevaresikkerhed**: Nitrit er tilladt at bruge som teknologisk tilsætningsstof i visse fødevarer, da stofferne hæmmer udvikling af bakterien Clostridium botulinum, som kan give pølseforgiftning (botulisme)[4]. Men der er en bivirkning ved stofferne, at de kan danne kræftfremkaldende nitrosaminer i kødprodukter[4].

Problemet er også saltvands indtrængning, som MKR beskriver, som risikerer at trække asbestfiber med sig fra deponierne ved fjorden. (jf. Høringssvar om Asbest og manglende undersøgelser)

Forureningen af drikkevandet vil betyde en ændret og større sygdomsbillede i befolkningen i Aalborg. Dette er ikke vurderet i MKR, som derfor er mangelfuld.

Mikroplastik er ikke vurderet i MKR

Mikroplastik og Nano-plastik er et voksende problem for den globale sundhed, både blandt mennesker og dyr. Der er ingen vurdering af konsekvenser eller estimat af mikroplastik og nanoplastik i MKR. Mikroplastik er et stigende miljøproblem af flere grunde:

1. **Forurening**: Mikroplastik kan forurene både land- og vandmiljøer[1][2]. Det kan tage meget lang tid for plastik at nedbrydes i miljøet, og det kan afgive skadelige stoffer som CO_2 og methan i processen[3].
2. **Skadelige stoffer**: Mikroplast kan indeholde uønskede stoffer fra den oprindelige plast. For visse typer mikroplast kan skadelige stoffer klæbe sig til mikroplasten, som derefter kan optages i fisk og i sidste ende lande på din tallerken[4].
3. **Sundhedsrisici**: Mikroplast kan bære andre luftbårne forurenende stoffer i vores lunger og blodstrømme. Disse mikroplastpartikler kan føre til hjerte-kar-sygdomme, fremkalde kræft og påvirke immun- og nervesystemet[5].
4. **Nedbrydning til nanoplastik**: Mikroplastik kan over tid nedbrydes til så små partikler, at det bliver til nanoplastik. Der er risiko for, at de helt små plastikpartikler kan krydse cellevægge og føre til alvorlige celleskader[6]

- **Metabolisk forstyrrelse**: Koncentrationen af indtaget mikroplastik kan potentielt forstyrre kroppens stofskifte[1].
- **Immundefekt**: Mikroplastik kan muligvis påvirke immunsystemet negativt[1].
- **Neurodegenerative sygdomme**: Der er indikationer på, at mikroplastik kan have en rolle i udviklingen af neurodegenerative sygdomme[1].
- **Kronisk inflammation**: Indtagelse af mikroplastik kan føre til kronisk inflammation, som i sidste ende kan øge risikoen for kræft[1].

Der er viden om at mikroplastik påvirker fertilitet og reproduktion ved dyr og mennesker. Fertilitet er et stort samfundsproblem i Danmark, og skal derfor indarbejdes i alle projekter. Se bl.a. Microplastics cause damage to human cells, study shows | Plastics | The Guardian

Sundhedspåvirkningerne, risiko og konsekvenserne er ikke vurderet i MKR.

Der er ikke nogen estimering af sygdom og dødsfald i projektets gennemførelse. Hverken på kort eller lang sigt.

I en helhedsbetragtning, må man konkludere at alle projekter som er med til at forringe kvalitet og livsbetingelser ikke skal gennemføres. At oprensning, forsegling eller bortskaffelse er en nødvendighed.

Forsigtighedsprincippet og den tilgængelige viden må styre. Alternativer må undersøges.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv, og samfundsværdi

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der, under bemærkninger:

Side 23: "Trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen for trafik. Forbindelsen vil derudover aflaste tilslutningsanlæggene på E45 syd og nord for Limfjorden, hvor der i dag opstår flaskehalse i rampekrydsene og tilbagestuvning på motorvejen som følge af manglende kapacitet til at rumme trafikmængderne. En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste disse tilslutningsanlæg og medføre en bedre trafikafvikling på E45.

En 3. Limfjordsforbindelse vil ligeledes få stor betydning for erhvervslivet og de dertil knyttede transportbehov, samt for at medarbejdere kan komme på arbejde. Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af den 3. Limfjordsforbindelse, som bl.a. omfatter en værdisætning af sparet rejsetid for såvel private som erhvervsmæssige rejser, men også andre afledte effekter har væsentlig betydning set fra en erhvervsmæssig synsvinkel. Det gælder blandt andet en bedre fremkommelighed til kunder, leverandører og kvalificeret arbejdskraft samt bedre muligheder for at foretage langsigtede investeringer.

Fremkommelighed har afgørende betydning for logistikvirksomheders beslutning om investeringer, og problemer med fremkommelig kan betyde, at områder vælges fra på grund af fordyrende forsinkelser. Manglende og/eller ustabil fremkommelighed og deraf følgende usikkerhed i logistikvirksomhedernes mulighed for at planlægge leverancerne medfører derfor, at de sværest fremkommelige landsdele vælges fra, når virksomhederne skal investere. Forsinkelser som følge af især uforudsete hændelser breder sig til det omkringliggende vejnet, og især i Aalborg By kan trafikken gå i stå, som følge af hændelser på Limfjordsbroen eller i Limfjordstunnelen. Sådanne afledte forsinkelser er generelt underestimerede i de samfundsøkonomiske analyser.

Den 3. Limfjordsforbindelse vil kunne bære trafikken, hvis Limfjordstunnelen er spærret, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport og reducere risikoen for, at trafikken går helt i stå i Aalborg By.

De trafikale effekter af 3. Limfjordsforbindelse er beregnet ved anvendelse af Grøn Mobilitetsmodel på grundlag af en række beregningsmæssige forudsætninger."

Det er tankevækkende, at det først på side 23 kommer noget som skulle ligne et argument for en motorvej vest om Aalborg over Egholm. Der er ikke i ovenstående udsagn nogen evidens for at den løser eventuelle trafik problemer, flytter gods, sparer betydningsfuld transporttid (2,5-7 min. er ikke betydningsfuld og er ikke det som skaber udvikling), skaber nye investeringer, og er bæredygtig. Projektet er en illusion og ikke tidssvarende, og er ikke en del af fremtidens samfund og løsninger.

Problemerne med mangel på argumentation og logik uddybes i det følgende:

Argumentet for at etableringen af Egholmmotorvejen er samfundsudvikling, vækst og mobilitet.

Den første konstatering man kan gøre, er at der ikke, globalt og historisk, er evidens for at udvikling og vækst kommer af en etablering af en ny motorvej. Det er en illusion, som også var den illusion som blev brugt som argument for E39 til Hirtshals.

Det er givet, at E39 har styrket mobiliteten for nogle, at det har sparet nogen tid for nogle. Den er dog ikke skabt den vækst som blev postuleret.

Samfundsudvikling, vækst og samfundsværdi er noget andet og mere end en industri diskurs fra 60 og 70´erne.

Projektet forholder sig ikke til fremtiden og de udfordringer som er nu. Det tænker ikke ind, eks EU's politik med Green infrastructure - European Commission (europa.eu) og hvordan og hvilken betydning The EU #NatureRestoration Law (europa.eu) har.

Der er flere dimensioner i problematikken, som ikke tænkes ind i MKR 2023 og VVW fra 2021:

Hvordan skal infrastrukturprojekter udvikles, så de lever op til de globale målsætninger i de 17 vidensmålene, klimakrisen, natur og biodiversitetskrisen, og den grønne omstilling.

Hvordan skal fremtidens vej og transport løsninger udvikles.

Hvad er der for problemer og situation i Aalborg og Nordjylland, som infrastruktur skal være med til at aflaste og udvikle.

Trafikberegningerne, estimeret ud fra historiske tal og en fremskrivning Trafikberegninger - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) udtrykker minimal tidsbesparelse:

1 til 4,5 min ved fri kørsel.

Myldretrafik: 2 till 7,5 min (Aabybro og Brovst) antal køretøjer er lavt.

Spidsbelastningen er kort med ca. 30 minutter morgen og det samme om eftermiddagen.

Ingen analyse af ændringer af erhvervs og arbejdskørsel vs. fritidskørsel, og hvilke konsekvenser dette har.

Ud fra dette er der ikke et argument for en Egholmmotorvej som spiller sammen med samfundsudvikling og vækst. De få som får en minimal tidsbesparelse, vil ikke kunne argumenteres som værende fundament for en samfundsudvikling og en vækst.

Argumentationen for at en motorvej over Egholm vil aflaste tunnel og E45 holder ikke ud fra de præmisser der er i virkeligheden. Trafikberegningerne på at situationen kort tid efter en åbning vil være den samme som i dag ved tunnelen.

Som udviklingen er og har været, flyttes flere og flere virksomheder og arbejdspladser til området øst for Aalborg: Port of Aalborg, Aalborg Universitet, og ikke mindst det kommende Super Sygehuset. Bare sygehuset viser diverse prognoser (jf. COWI rapport, 2019) vil betyde flere end 13.000 køretøjer per døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Limfjords broen eller gennem byen fra tunnelen. Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. VVM-redegørelsen og MKV undervurderer disse ændrede mønster og overvurderer betydningen af Egholm

motorvej. Dette betyder at en Egholm motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området, og derfor ikke skal etableres.

Der er ikke holdbare løsninger hvor trafikken kan bevæge sig fra vest til øst.

Der er ingen analyse af Aalborg ø og Port of Aalborg udvikling.

- Aalborg øst – virksomheder og boliger har vokset og vil vokse.
- Port of Aalborg er et stort industriområde, hvor strategien er en fortsat vækst, specielt af virksomheder indenfor den grønne omstilling. Jf. Port of Aalborg strategi og Aalborg kommunes strategi.
- Power to x er etableret og vil udbygges. Dette kræver både arbejdskraft og at processen forlanger ULTRA rent vand (Ultrarent vand til produktion af grøn brint (silhorko.dk)). Der problematiseres ikke hvor dette ultrarene vand skal komme fra, og hvilke problemhåndteringer man forventer vil komme. MKR beskriver forurening af drikkevandet ved Drastrup, hvilket så vil skabe enorme problemer for anlægget i Aalborg øst
- Problematikken omkring udviklingen af Aalborg øst er, som ikke belyses i MKR og VVM 2021: transport – mange arbejdspladser og godstrafik.
- Supersygehus, arbejdspladser flyttes fra midt Aalborg, mere gods, og mere persontransport.
- Universitet videre udbygning i Aalborg øst.
- Elektrificering af tognettet i Nordjylland og mere gods over på jernbanen (tidshorisont usikker).

Trafikberegningerne i ovenstående er mangelfulde og misvisende Baggrundsrapporter | Vejdirektoratet Trafikberegninger_med_Landstrafikmodellen_wcag.pdf (vejdirektoratet.dk) Teknisk beskrivelse_af bygværker_wcag_0.pdf (vejdirektoratet.dk). De samfundsøkonomiske beregninger er spekulative og misvisende Samfundsøkonomiske beregninger - 3. Limfjordforbindelse (vejdirektoratet.dk)

Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprovenu til staten, eksempelvis benzin- og dieselafgifter.

Man må forvente at MKR og VVM fra 2021 forholder sig til den faktiske udvikling, samtidigt som den kan indtænke problemer med klima, natur, miljø. Dette er ikke tilfældet. At fremhæve indtægter som belaster klima, er ikke troværdig i et bæredygtighedsperspektiv som MKR skal leve op til

Beregningerne af samfundsværdien er ikke holdbare, og man evner ikke at forny modellerne og de globale udfordringer. Det vil klæde Vejdirektoratet og Transportministeriet at udvikle modeller og beregninger som tager udgangspunkt at man er i år 2023, med de udfordringer som er her, og tænke ind hvordan man kan forny sig selv.

Vejdirektoratet må etablere sig som en medspiller til en bæredygtig fremtid.

En model må også indehold en cost-benefit-analyse som dækker forhold som, en analyse af omkostninger ved sygdomme (asbest, giftstoffer, støj, vandforurening og anvendelse), dødsfald, tab af natur, tab af rekreative områder, livskvalitet eller andet og mere.

Samfundsværdien for en Egholmmotorvej må konkluderes være Negativ.

Der er intet argument for at den vil kunne få en positiv betydning ift. en bæredygtig udvikling i regionen og Aalborg, en forøgelse af livskvalitet, eller en forbedring af sundhedstilstanden i befolkningen.

Hvis man kan argumentere for en forøgelse af trafikken og en vækst i Nordjylland, vil et ekstra rør være en løsning. En intelligent trafikløsning, hvor man kan vende kapacitet ved behov, vil fremtidssikre og samtidigt minimere omkostninger, og ødelæggelse af habitats områder og formindske risiko ved mange sundhedsproblemer (se høringssvar vedrørende sundhed).

MKR og VVM 2021 er mangelfulde, og der må tænkes i et bæredygtighedsperspektiv, hvor forsigtighedsprincippet og videnskabelig vished skal være bærende i samfundsudviklingen.

Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelsen skal trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

Høringssvar: Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik

Hermed indsigelse imod Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - Egholmmotorvejen.

I forslaget til anlægs lov står der, under bemærkninger:

Side 23 under bemærkninger: "Trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed op lever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen for trafik. Forbindelsen vil derudover aflaste tilslutningsanlæggene på E45 syd og nord for Limfjorden, hvor der i dag opstår flaskehalse i rampekrydsene og tilbagestuvning på motorvejen som følge af manglende kapacitet til at rumme trafikmængderne. En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste disse tilslutningsanlæg og medføre en bedre trafikafvikling på E45.

En 3. Limfjordsforbindelse vil ligeledes få stor betydning for erhvervslivet og de dertil knyttede transportbehov, samt for at medarbejdere kan komme på arbejde. Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af den 3. Limfjordsforbindelse, som bl.a. omfatter en værdisætning af sparet rejsetid for såvel private som erhvervsmæssige rejser, men også andre afledte effekter har væsentlig betydning set fra en erhvervsmæssig synsvinkel. Det gælder blandt andet en bedre fremkommelighed til kunder, leverandører og kvalificeret arbejdskraft samt bedre muligheder for at foretage langsigtede investeringer.

Fremkommelighed har afgørende betydning for logistikvirksomheders beslutning om investeringer, og problemer med fremkommelig kan betyde, at områder vælges fra på grund af fordyrende forsinkelser. Manglende og/eller ustabil fremkommelighed og deraf følgende usikkerhed i logistikvirksomhedernes mulighed for at planlægge leverancerne medfører derfor, at de sværest fremkommelige landsdele vælges fra, når virksomhederne skal investere. Forsinkelser som følge af især uforudsete hændelser breder sig til det omkringliggende vejnet, og især i Aalborg By kan trafikken gå i stå, som følge af hændelser på Limfjordsbroen eller i Limfjordstunnelen. Sådanne afledte forsinkelser er generelt underestimerede i de samfundsøkonomiske analyser.

Den 3. Limfjordsforbindelse vil kunne bære trafikken, hvis Limfjordstunnelen er spærret, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport og reducere risikoen for, at trafikken går helt i stå i Aalborg By.

De trafikale effekter af 3. Limfjordsforbindelse er beregnet ved anvendelse af Grøn Mobilitetsmodel på grundlag af en række beregningsmæssige forudsætninger."

Det er tankevækkende, at det først på side 23 kommer noget som skulle ligne et argument for en motorvej vest om Aalborg over Egholm. Der er ikke i ovenstående udsagn nogen evidens for at den løser eventuelle trafik problemer, flytter gods, sparer betydningsfuld transporttid (2,5-7 min. er ikke betydningsfuld og er ikke det som skaber udvikling), skaber nye investeringer, og er bæredygtig. Projektet er en illusion og ikke tidssvarende, og er ikke en del af fremtidens samfund og løsninger.

Problemerne med mangel på argumentation og logik uddybes i det følgende:

MKV 2003, 2006 (ikke færdig behandlet), 2011, 2021 er alle underkendte. MKV 2023 lever ikke op til EU VVM-direktiv EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex (europa.eu) på flere alvorlige punkter (herunder klima, miljø, natur, forurening, asbest og tungmetaller, drikkevand og vandkvalitet, Bilag 4 arter, støj – se for uddybning de andre høringssvar). Der er intet i den supplerende miljøkonsekvensrapport som vurderer konsekvenser for mennesker og sundhed. Miljøkonsekvensvurderingen skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4-12, bestå i "på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer":

a) mennesker, fauna og flora,

b) jordbund, vand, luft, klima og landskab

c) materielle goder og kulturarv

d) samspillet mellem faktorerne i litra a), b) og c).

Dette er ikke fyldestgørende med tilstrækkelig kvalitet, og MKR 2023 må også underkendes.

I henhold til processen er det dybt kritisabelt og undergravende for demokratiet med en høringsfrist så kort og over jul og helgdag. Denne proces er lovstridende og mangler anstændighed: mere end 1800 sider, som borgere og berørte myndigheder skal forstå og kommentere på 19 dage. Det er i strid med vejloven og VVM-direktivet, når høringspligtige myndigheder nægter at forlænge en høringsfrist, der helt tydelig er fastsat for kort. Problematikken kan juridisk ikke gå på at transportminister vil at lovforslaget skal behandles i februar. Det er ikke tidspunktet som er det afgørende, men kvalitet af det som skal behandles og besluttes om. Det juridiske er en saglig fyldestgørende behandling af den supplerende MKR, og at alle der ønsker gives muligheden. Enhver begrænsning af borgeres mulighed for at udøve deres demokratiske ret strider mod grundloven og Aarhus konventionen DA (unece.org). Den skal indgå som en del af processen, og er i MKV og forslag til anlægslov til side sat.

På side 15 i forslag til Lov om anlæg skriver: "I forlængelse af den supplerende miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse har der i perioden fra [den xx til den xx] været gennemført en offentlig høring. Vejdirektoratet har i høringsfasen modtaget omkring [XX] høringssvar fordelt på ca. [XX] afsendere. Alle høringssvar er tilgængelige på projektets hjemmeside.

Et sammenfattende høringsnotat med resumé af de indkomne høringssvar, samt Vejdirektoratets bemærkninger dertil, blev offentliggjort [den XX] og er tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside. Det gælder også alle indsendte høringssvar og medsendte bilag."

Dette er ikke bare pinsomt, uanstændigt, men også direkte i strid med VVM-direktivet, EU VVM-direktiv, international lovgivning, herunder Aarhus konventionen.

En lov skal bygge på et validt arbejde, demokratiske principper og gældende lovgivning. Dette er ikke tilfældet.

Det er ikke et demokrati værdigt.

Det er dybt bekymrende at Transportministeriet og vejdirektoratet ikke føler sig forpligtigede til at tage ansvar for at lovgivning og det danske demokrati er velfungerende og har befolkningen tillid til myndigheder og politiker.

Det er ligeledes stærkt bekymrende at embedsmænd ikke tager ansvar og sikrer at man på alle måder lever op til:

Lovlig forvaltning - *Legalitetsprincippet, hjemmelskravet og forholdet til EU-regler*. Her er et problem ift at leve op til de internationale konventioner som Danmark har underskrevet, herunder EU-lovgivning og VVM-direktivet.

Sandhedspligt - *Pligt til ikke at vildlede, informere korrekt, dækkende og ikke-misvisende - Sandhedspligten gælder både internt og i forhold til medier, offentligheden m.v.* Her er et problem ift at man vælger at udsende en pressemeddelelse den 13/9 2023, at der ikke er nogen asbest i fjorden. Dette er jo beviselige usandt (se høringssvar om asbest). Når man også kan konstatere at en embedsmand, som er entrepriseleder ved Vejdirektoratet på LinkedIn, skriver til en borger, som udtrykker bekymring om høringssvarene bliver taget alvorligt: "men for ikke at skuffe dig unødvendigt så er det besluttet 😊 og anlægsloven er på plads." **Sandhedspligten er altafgørende, og ovenstående peger på et alvorligt problem.**

Pligt og ret til faglighed - *Embedsmænd må ikke presses til at fravige deres faglige standarder*. **Når man betragter de mange VVM-redegørelser og at de alle er underkendte, så er der et problem med den faglige integritet, men dermed også vejdirektoratets legitimitet. Dette er et problem for demokratiet og samfundsudviklingen.**

Pligt til udvikling og samarbejde - *Embedsmænd skal sikre, at forvaltningen er opdateret og udvikle den offentlige forvaltning*. **Når man i flere tilfælde kan konstatere at MKV-rapporten og vejdirektoratets arbejde ikke forholder sig til internationale konventioner, EU-direktiver og klimakrisen, miljøkrisen, biodiversitetskrisen og mennesker livsbetingelser, er man ikke opdateret og har ikke udviklet sig. Fra den første VVM i 2003 frem til 2023 er det samme argumentation og diskurs som er styrende. Vejdirektoratet har fået viden præsenteret, eks om asbestdeponierne og problematikkerne, om drikkevand, om støj, men ikke handlet på det. Opdateringen og udviklingen må prioriteres nu.**

Åbenhed om fejl - *Embedsmænd og myndigheder har pligt til at erkende fejl og lære af disse*. **Efter så mange underkendte VVM/MKV-rapporter er det svært at se hvor læringen er og hvordan man er begyndt at arbejde med et andet perspektiv. Vejdirektoratet bliver nødt til at forholde sig til hvad *videnskabelig vished* betyder og hvordan man opnår det. Hvad Forsigtigheds princippet dækker over, og hvad EU-rettens domfældelse om "bedste viden" er.**

Partipolitisk neutralitet - *Embedsmænd må ikke spændes for den "politiske vogn", men holde sig til det faglige arbejde.* **Det er givet, når man ser på hvad de forskellige trafikministre i perioden komme med af diverse udsagn om Egholmmotorvejen, at der er stærkt politisk pres på at embedsmændene arbejder for denne løsning. Demokratiet er afhængigt af det faglige arbejde og integritet, hvis ikke dette er til stede har vi et problem i Danmark.**

I analyse af MKR, ses det mange forskellige forhold som spiller sammen med ovenstående kritik, eks.:

MKR, side 407: I særlige tilfælde er der mulighed for at fravige beskyttelsen (jf. artikel 6 stk. 4). Fravigelse af beskyttelsen kræver, at der som minimum er tale om et projekt, der er af bydende samfundsøkonomisk interesse, at der ikke findes alternative løsninger, og at der iværksættes kompenserende foranstaltninger.

Det er givet, at man ikke kan bevise "projektets bydende samfundsøkonomiske interesse" (se høringssvar). Projektet handler om noget andet, som man ikke formår at fremvise og dokumentere. De fleste borgere kan ud fra en simpel cost-benefit-analyse konstatere at: projektet kun bygger på nogle antagelser som det ikke er evidens for, illusioner om at infrastruktur skaber vækst og arbejdspladser, at virksomheder vil investere og placere sig i Nordjylland hvis motorvejen er der. En konstatering er at E39 ikke har skabet denne vækst, hvilket var argumentet den gang som det er nu med Egholm motorvejen. Alle som har studeret virksomheders strategier ift. marked ved at det mindste problem i dag ikke er motorveje. Kompleksiteten er betydelig mere omfattende en simpel forestilling om at 2,5 til 7 minutters besparelse på en motorvej er afgørende for investeringer, som også er grønne og fremtidssikrede.

At man i en MKR-rapport peger på at der skal flere dispensationer til, for at kunne gennemføre projektet, viser problemerne med at leve op til internationale konventioner, og som Danmark er medunderskrivere af.

Dispensationer er en fallit erklæring.

Hjemmeside 3. Limfjordsforbindelse | Vejdirektoratet: Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvenvsvurdering og bilag IV-vurderinger af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

Man skriver desuden: "Miljøkonsekvensvurderingen skal give en samlet vurdering af projektets virkning på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold".

Det handler om at det er vigtigt at vurdere virkningerne på miljøet, og detaljeret beskrive de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser, og hvordan man kan begrænse eller undgå negative effekter på omgivelserne.

Som i de andre VVM/MKR lykkes det heller ikke denne gang, og man evner ikke at forholde sig til virkningen på mennesker – eks. Sundheds påvirkninger, tab af rekreative områder, tab af bynære natur og de æstetiske oplevelser, barns opvækst i at opleve natur tæt på eller de kommende generationers livsbetingelser.

De visuelle konsekvenser er kun beskrevet 2-dimensionelt, og giver ikke borgere en mulighed for at se det samlede projekt. En 3-dimsionel oplevelse er afgørende for at man kan få en fornemmelse af projektets omfang og påvirkning. Ved at ikke præsentere dette, fortier man projektets konsekvenser.

Når man i det sidste kapitel behandler "usikkerheder og mangler", kan man konstatere at det ikke er alle som fremgår (jf. de andre høringssvar). Dem som fremgår, er dog også alvorlige – (*mine fremhævelser*):

MKR, side 590, Kapitel 16 Eventuelle usikkerheder og mangler: Overordnet set vil der være usikkerheder i miljøkonsekvensvurderingerne, da disse udføres på et tidspunkt, hvor projektet med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse **endnu ikke er færdigprojekteret**. **Der vil derfor kunne forekomme justeringer og ændringer** i forbindelse med detailprojekteringen, herunder anvendte arbejdsmetoder, der ikke har kunne forudses i miljøkonsekvensvurderingerne… Da behovet for grundvandssænkning ikke er fastlagt nærmere, **kan konsekvensen af de midlertidige sænkninger af grundvandet have et større omfang**, end det fremgår af rapporten… De strækninger, hvor det kan være relevant at sænke grundvandet i anlægsfasen, er identificeret på et overordnet niveau. Der er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Både kendskab til nærliggende forureningers art og omfang i nærheden af grundvandssænkningerne har stor betydning for at gennemføre en konkret vurdering af påvirkningen af grundvandskvaliteten. Forholdet bør derfor undersøges nærmere i detailfasen, når de eventuelle nødvendige afværgetiltag planlægges… side 591: Der er **ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening**. Forholdet bør undersøges nærmere i detailfasen, så en jordhåndteringsplan kan afklares med Aalborg Kommune og eventuelt nødvendige afværgetiltag planlægges. … Usikkerhed omkring grundvandssænkninger og deres udbredelse betyder, at det er **usikkert om forurenende og potentielt forurenede lokaliteter påvirke**s. De nævnte usikkerheder vil blive håndteret i detailfasen, og derfor giver de ikke anledning til at ændre konsekvensvurderingerne

Samt, MKR, side 418: Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes på grund af Natura 2000-områdets nærhed til projektområdet. Projektets påvirkninger i anlægs- og driftsfase, dvs. undervandsstøj, spredning af sediment og forurenende stoffer, fysisk forstyrrelse, barriereeffekt, kollision/drab. Side 420: Det følger af gennemgangen af potentielt påvirkede Natura 2000-områder i Tabel 12-2, at en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes for det nærmeste Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal.

Man indrømmer disse alvorlige problemstillinger og mangler, hvilket betyder at MKR ikke er fyldestgørende og lever ikke op til kraven for en VVM. Samtidigt kan man konstatere at disse problemer er så alvorlige, at de skal medføre ændring af konsekvensvurderingen. Det gør man så ikke, hvilket betyder at man fraviger forsigtighedsprincippet, videnskabelige vished og dermed en fyldestgørende rapport. Denne MKV-rapport er mangelfuld, misvisende og lever ikke op til kriterierne i VVM-direktivet og internationale konventioner.

Der mangler oplysninger og vurderinger af hvordan man i MKR og fra vejdirektoratets side forholder sig til de specifikke problemer og krav i:

- The Habitats Directive - European Commission (europa.eu)
- Bern convention EUR-Lex - l28050 - EN - EUR-Lex (europa.eu) Vision for the Bern Convention for the period to 20301680ada0f0 (coe.int)
- Biodiversitets strategi Nature and biodiversity - European Commission (europa.eu) Green infrastructure - European Commission (europa.eu) vejledning-for-beskyttelse-af-areal.pdf (mst.dk) vejledning-for-forbedringsmaal.pdf (mst.dk) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- EU at COP15 global biodiversity conference - European Commission (europa.eu)
- Natura 2000 - European Commission (europa.eu)
- Environment action programme to 2030 - European Commission (europa.eu)
- EU miljø politik Miljøpolitik: generelle principper og grundlæggende ramme | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet

- Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet
- 15/4. Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (cbd.int)
- IPCC — Intergovernmental Panel on Climate Change
- Sustainable cities Urban Greening Platform - European Commission (europa.eu) The EU #NatureRestoration Law (europa.eu)
- Jf COP 28 IPCC, andre The European Green Deal (europa.eu)
- UN Aarhus convention –Aarhus - European Commission (europa.eu) DA (unece.org) cep43e.pdf (unece.org) Høringssvaren VVM 2011 og VVM 2021 fik ikke en reel betydning, så hvordna vil man sikre sig dette denne gang?
- Vandområdeplanerne - Miljøministeriet (mim.dk) Vandkvalitet i Limfjorden er ikke god, ringe eller dårlig, og hvilke konsekvenser får det?
- Natur og by Landmark UN resolution confirms healthy environment is a human right (unep.org)
- Mangler en undersøgelse af alternativer (eks ekstra tunnelrør, City tunnel, ift.) som er et krav at leve op til i EU VVM-direktivet.

I en fastholdes af projektet, hvilket vil give anledning til kraftig kritik og en sagsanlæg, skal man forholde sig til:
Hvis projekter skal tillades efter undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4,
for væsentlige samfundshensyn – *med omtale af dommen i C-411/19 om vejanlæg i et Natura 2000-område* L 220 - 2020-21 - Bilag 15: Tre artikler vedrørende L 220 (Lynetteholm) fra professor, dr. jur. Peter Pagh, Københavns Universitet (ft.dk) - Fortolkningen i C-411/19 af undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, understreger dermed på sin egen måde vigtigheden af rettidig omhu af de kompetente myndigheder. – Krav om videnskabelig vished som mangler!

I alle tilfælde anfører ordlyden af § 6, stk. 6, at der alene kræves offentlig høring af habitatvurderingen, hvis den kompetente myndighed vurderer, at offentligheden kan bidrage med nye oplysninger. Denne begrænsning af pligten til at høre offentligheden er imidlertid direkte underkendt i sag C-243/15 *LZ II*, der drejede sig om et hegn rundt om en dyrefarm i et Natura 2000-område. EU-Domstolen tog udgangspunkt i reglerne i Århus-konventionens art. 6, stk. 1(b), hvorefter der skal ske offentlig høring af projekter, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet, selv om projektet ikke er omfattet af konventionens bilag I. På grundlag heraf fastslog dommen, at når et projekt udløser krav om habitatvurdering efter habitatdirektivets art. 6, stk. 3, er dette udtryk for, at projektet kan have så væsentlig virkning, at den berørte offentlighed skal høres. Og denne forpligtelse har direkte virkning og gælder derfor på grundlag af EU-rettens forrang, uanset de nationale regler. Dette betød, at den slovakiske miljøorganisation, LZ, ikke alene havde krav på høring af tilladelsen til dyrehegn, men at organisationen tillige havde krav på prøvelse efter Århus-konventionens art. 9, stk. 2.

Denne fortolkning af »afværgeforanstaltninger« blev imidlertid underkendt i C-521/12 *Briels m.fl.*, hvor hollandske myndigheder havde tilladt en motorvej gennem en beskyttet eng i et Natura 2000-område på vilkår af, at der blev etableret en væsentlig større eng et andet sted i Natura 2000-området. EU-Domstolen fastslog, at hvis den skadelige virkning imødegås ved en erstatningsbiotop, kan tilladelse kun meddeles efter den særlige undtagelse for væsentlige samfundshensyn i art. 6, stk. 4. Det gjorde ingen forskel, at erstatningsbiotopen var større og bedre end den biotop, som blev ødelagt af motorvejen. 10 Samme fortolkning blev bekræftet i de forenede sager C-387-388/11/15

Miljøministeriet, Habitatvejledningen Bekendtgørelse 1595 6 december 2018, side 30: Bevisbyrden omhandler således at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger snarere end deres forekomst, hvilket afspejler forsigtighedsprincippet. 87 Heraf følger, at konsekvensvurderingen skal være tilstrækkelig detaljeret og begrundet til at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger på baggrund af den bedste tilgængelige videnskabelige viden på området 88. Der er altså tale om en høj prioritering af et sikkert fagligt grundlag. Dette særlige forsigtighedsprincip er fastslået af EU-Domstolen. 89 Forsigtighedsprincippet indebærer, at hvis der er videnskabeligt grundlag for rimelig tvivl om skadevirkninger, skal denne tvivl komme Natura 2000-området til gode. Hensynet til de udpegede områder skal vægtes højest. 978-87-7038-248-9.pdf (mst.dk)

Side 40: EU-Domstolen har i flere domme udtalt, at de kompetente nationale myndigheder kun kan give "tilladelse til en aktivitet på den beskyttede lokalitet på betingelse af, at de har opnået vished for, at aktiviteten ikke har skadelige virkninger for den pågældende lokalitets integritet", og at det forholder sig således, "når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger", idet vurderingen skal indeholde "fuldstændige, præcise og endelige konstateringer og konklusioner, der kan fjerne enhver rimelig videnskabelig tvivl".

EU udtrykker tydeligt i VVM direktivet fra december 2011 EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex (europa.eu) , at "(4) Det forekommer derudover nødvendigt at virkeliggøre et af Unionens mål inden for miljøbeskyttelse og livskvalitet. (14) Et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte bestående og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse."

I alt kan man konstatere, at denne MKR ikke lever op til standarder, kvalitetskravene, og forsigtighedsprincippet, og derfor må projektet afvises.

Alternativer skal undersøges, som man i VVM-direktivet fastslår at man skal gøre.

Transportministeriet og Vejdirektoratet skal reetableres som en del af det demokratiske Danmark. Hvis dette ikke er mulig, så må befolkningen forlange at Vejdirektoratet bliver en autonom institution, uafhængig af politiske diskurser og magt.

Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelsen skal trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Michael Fast, Ph.d.

Docent

Nørholmsvej 101

9000 Aalborg

(1) EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.

(2) EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Elisabeth Nielsen (elisabethdn64@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 07-01-2024 13:42

Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm:
Jeg er imod linjeføringen over Egholm, da det vil ødelægge naturen i området, fjerne grundlaget for unikt dyreliv og belaste store boligområder med støj, som i følge WHO er sundhedsskadeligt.

Som et meget lidt teknisk og politisk menneske, har jeg haft svært ved at vurdere den strøm af informationer der har været i processen. Men jeg har endnu ikke hørt eksperter som har anbefalet denne løsning - tværtimod. Jeg har kun hørt politikere med pinligt dårlige argumenter - at nu må der trækkes en streg i sandet/vi kan ikke blive ved med at snakke om alternativer. Argumenter der svarer til at lægen fastholder amputation af fru Jensens ben, selv om man siden har fundet en løsning som kan redde benet.
Der er andre løsninger til en 3. Limfjordsforbindelse som er bedre og billigere. Og vi mangler stadig en frisk VVM redegørelse for alternative løsninger.
Vi taler ind i en tid hvor vi skal mindske CO2 udledning, styrke biodiversiteten og sikre grundvandet. Der skal også bruges penge på klimasikring pga voldsomt vejr forårsaget af klimaforandringer - penge som en billigere og bedre forbindelse kunne bidrage til.

Jeg er også et meget lidt digitalt menneske, så hvis denne indsigelse ryger det forkerte sted hen, vær venlig at lade mig det vide. Det ligger mig meget på sinde at protestere til de rette myndigheder!!!!!!

Mvh
Elisabeth Düring Nielsen
Ferskenvej 36
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Heidi Buur Pedersen (heidibuur@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Vælg ikke den dårligste og dyreste løsning!
Sendt: 07-01-2024 13:42

En motorvej over Egholm vil være en miljømæssig og økonomisk katastrofe

Som borger i Aalborg bliver jeg bekymret, når jeg læser:
"Gennem aktindsigt fremgår det, at transportminister Thomas Danielsen (V) bevidst blokerer for en grundig miljømæssig gennemgang i forbindelse med anlæg af en motorvej over Egholm ved Aalborg."
Kilde: https://nejtilegholmmotorvej.dk/nyheder/transportminister-blokerer-for-miljstyrelsens-kritik-om-motorvej-over-egholm

Flere undersøgelser viser, at et alternativ med en østlig tunnel vil være en både billigere og mere klimavenlig løsning.
Kilde: https://nejtilegholmmotorvej.dk/anlaegslov-2022/city-tunnel-et-gennemarbejdet-nyt-alternativ-til-et-3-roer-og-egholmlinjen

Vær venlig at vælge dén løsning, og ikke løsningen med de ulemper vi alle efterhånden kender så godt:

- Voldsom dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune + merudgifterne til sideveje mm., der ikke er indregnet.
- Løser alligevel ikke trængselsproblemerne (Læs det lige igen: Løser alligevel ikke trængselsproblemerne!)
- Sundhedsskadeligt støjmæssigt!
- Drikkevand i høj fare for forurening
- Risiko for ny alvorlig asbestforurening.
- Trafikalt potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg
- Nå ja, og så er der naturen og dyrelivet, bl.a. de sjældne arter der kommer til at uddø, og odderne... Glem ikke odderne!

På forhånd tak!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. anlægsloven, ifbm. 3. Limfjordsforbindelse i linjeføring over Egholm.
Sendt: 07-01-2024 12:57

En vestlig 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm bekymrer mig meget.
Dette særligt fordi:
1. Selve VVM er mangelfuld fordi der kun er udarbejdet en opdateret supplerende VVM redegørelse for kun én linieføring. Ifølge loven skal der fremlægges alternativer. Der findes således ikke et retvisende beslutningsgrundlag for politikerne, der skal tage stilling til anlægsloven. Det giver på ingen måde et reelt billede af forholdene. Der findes bedre og billigere alternativer, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx i form af et ekstra rør. Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt.
2. Der er mange truede dyrearter i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EUs fuglehabitatsdirektiv og § 4. Fx Den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der har reder med unger lige midt i linjeføringen, hvor der end ikke er påtænkt afværgeforanstaltninger, i forbindelse med motorvejens etablering/anlæggelse. Interessant nok vælger man lige med et snuptag at prøve at affrede odderne - men de er beskyttet af EUs habitatsdirektiv, så vi kan jo håbe det ikke lykkes. Der er desuden de stærkt beskyttede strandtudser, samt spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornugle. Skal de mon alle affredes ?? Hertil kommer adskillige rødlistede plantearter, der tilsyneladende heller ikke gør dybere indtryk.
3. At man kan finde på, at ville ophæve fredning og give dispensation, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen ! Det er da uanstændigt og lugter langt væk af strategi - man ønsker vist ikke at modtage særligt mange høringssvar. Man kan meget nemt få det indtryk, at motorvejen åbenbart skal komme for enhver pris - uanset

følgevirkningerne, og uanset hvor mange lokale, der er imod dette projekt.
4. Støjgener. Der er lagt an til et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt fx over Hasseris Enge.
Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.
Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde,

forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??
Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Desuden igen op i højden hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give særdeles kraftige støjgener.
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.
Hertil kommer støjgener i anlægsfasen. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser. Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.
Man forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man forsøger at nedtone konsekvenserne.
5. Asbest Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det nu kunne lade sig gøre ?? Kommunens egne oplysninger, oplysninger fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Man kan se det når man går tur i området, der findes

masser af luftfotos der tydeligt vidner om store forekomster, og der er øjenvidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. Chaufførerne havde nøgle til området, og læssede bare af.
Kommunen havde pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Aalborgs befolkning er ikke så dumme, at de tror på sådan noget sludder om at der ikke skulle være asbest i linjeføringen og i vandsøjlen. Det kan slet ikke undgås, når der ikke var bundmembran.
Det er almen viden her i området, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os.
Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. Tænketanken Geohav har klar dokumentation til forekomsterne, der ligger frit tilgængelig på deres hjemmeside.
Igen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at prøve at bilde befolkningen ind, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.
Jeg finder det uforståeligt, at man i den opdaterede, supplerende VVM ikke har foretaget systematiske undersøgelser af asbest affald i de områder, hvor man ud fra diverse sagsakter fra tiden, hvor Eternitten brugte området i linieføringen som losseplads, men også her tilsyneladende forsøger at nedtone konsekvenserne af anlæg af motorvej i området. Man kan ikke først forholde sig til det i selve anlægsarbejdet. Det er højrisiko for befolkningen, og har man først frigivet fibrene gennem gravearbejde, vil man kunne forvente, at det blæser ind over byen.
6. Selve linjeføringen er også uforståelig. Den siges at skulle aflaste

E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.
Sker der uheld i tunnelen, skulle man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra

Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommerfra Hirtshalsfærgerne. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid. Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.
Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?
Vores vækst vil være oplagt at lade ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland.
Husk at
"Et lands naturskønhed er en nationalformue, hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lægge den øde: Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed har intet med føleri at gøre: Ødelæggelse af den for øjeblikkelig vindings skyld, har særdeles meget at gøre med brutalitet". (Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915).
7 Og så er der drikkevandet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner der vi køre hen over de strengt beskyttede reservoirer anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD så der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe.
Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.
Heller ikke her, er der undersøgelser der giver videnskabeligt belæg for, at membranløsningen sikrer, at nedsivning ikke finder sted ned i grundvandet. Tværtimod. Og heller ikke her, er der lavet VVM med alternativer.
8. Financieringen virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer igang. Og

med den lille aflastning af E 45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.
Alt dette er der ikke gjort ordentligt rede for, med angivelse af alternative løsninger. Nyere undersøgelser viser, at en østlig

løsning med ekstra tunnelrør vil være væsentligt billigere.
9. Miljø Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen måske kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ? I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.
I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter. Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere.
Det er desuden en væsentlig fejl, at der ikke er undersøgt og gjort rede for et samlet CO2 regnskab for både denne forbindelse og alternativer, dette gælder både i drifts- og i anlægsfasen.

Drop den motorvej.!!
Med venlig hilsen

Britta Pedersen
Njalsgade 50.4.tv
2300 Kbh S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse og asbest
Sendt: 07-01-2024 12:54

Til transportministeren.
Vi med tilknytning til Aalborg ønsker ikke en ny miljøkatastrofe grundet asbest.
For et par år siden var der en, der gik tur langs fjorden ved Klosterengen, som linjeføringen for Egholm motorvejen gennemskærer. Til sin store undren fandt vedkommende en del eternitplader, der lå i strandkanten. Dette kom den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) for øre, og her gik man igang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og, så vidt jeg kan se, med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op.
Årsagen til de opskyllede eternitplader er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i elleve år helt ud til/i fjorden, men uden at være inddæmmet.
På trods af disse fund, der kan få meget alvorlige konskvenser for kommende ålborgenseres helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Mennesker, der har arbejdet med asbest og som udvikler dødelig lungehindekræft, er berettiget til erstatning, da den sygdom kun opstår efter kontakt med asbest. En eksponering i blot to til fire uger er nok, skriver Ingeniøren den 11.02.2015.
I Kræftens Bekæmpelse 19.08.22 står at læse:
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Også i forhold til folkesundheden er det kritisabelt, at der ikke er foretaget en ordentlig og grundig miljøvurdering af konsekvenser for opgravning i asbestdepot, med fokus på sundhed og velfærd for befolkningen i Aalborg.
Asbest er bestemt ikke et materiale at spøge med.
For mig at se er det påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland (tidligere Nordjyllands Amt) ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdeponi præcis der, hvor de politiske magthavere i både kommune, region og stat meget gerne vil have en motorvej.
Siden der blev gjort opmærksomt på eternitplader i strandkanten ved Klosterengen, har man kunnet se skiltning om, at der foregår asbestarbejde. Dette arbejde består i, at kommunale medarbejdere fjerner eternitplader, der har fundet vej ud i fjorden fra deponiet. Også

efter stormen Hans (august 2023 og sidst igen stormen den 20. - 21. oktober 2023) dukkede der nye eternitplader op. Sådanne eternitplader går efterhånden til grunde og asbestfibrene frigives.
Specielt i forhold til den sænketunnel, der skal føres under Limfjorden, er det frigivne asbest, så vidt jeg forstår, problematisk, idet en million kubikmeter fjordbund skal fjernes ved hjælp af en vandsøjle. Heraf vil en del med al sandsynlighed være asbest i fri bevægelse.
Tidligere trafikminister Benny Engelbrecht har i en spørgetime med Susanne Zimmer (Alternativet) i Folketinget udtalt, at asbesten ikke kan fjernes fra vandsøjlen og der er stor risiko for, at den vil ende i det omgivende samfund. Dette er helt klart at spille hasard med ålborgensernes helbred.
– Det er et kæmpe problem, at ministeren skriftligt har tilkendegivet, at asbest ikke kan renses fri af vandsøjlen, så hvis/når der registreres asbest, er det ikke muligt at rense det. Asbesten kan blive spist af fisk, som efterfølgende bliver spist af mennesker. Børn, unge og voksne i Vestre Fjordbad og Havnebadet, som ligger øst for linjeføringen, kan risikere at sluge det, når de bader. Asbesten flyder op på bredden langs fjorden, tørrer ud og spredes med vinden specielt ind over Aalborg og Nørresundby, advarer Susanne Zimmer.
Tænketanken GeoHavs vurdering af de nyligt afsluttede undersøgelser for asbest i fjordbunden (i forbindelse med MKV23)

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen er i gang. Vi finder niveauet af de gennemførte undersøgelser ganske lavt, da den benyttede detektionsgrænse i analyserne for asbest i fjordbunden er cirka 196.000.000 gange højere end den, anerkendte laboratorier benytter. Dette betyder, at GeoHav på det foreliggende VVM-grundlag estimerer et muligt mørketal for asbest i fjorbunden på 133 ton eller mellem 260.000.000.00.000.000 - 1.739.000.000.000.000.000 asbestfibre. Problematikken består i, at disse kan forefindes i de 700.000 kubikmeter gytje, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af sænketunnelen, hvorved det forudsatte gravespild på 140.000 kubikmeter gytje kan forårsage en spredning af asbest, som opskyller, udtørrer og bliver en trussel mod folkesundheden på både nationalt og internationalt plan som følge af de yderst komplekse havstrømme i danske farvande.
Også i forhold til asbesten, er det kritisabelt, at der ikke er foretaget miljøvurdering af alternative linieføringer.
Det skal til slut nævnes, at Aalborg har en voldsom historie, hvad asbest angår. Mange ålborgensere er døde af asbest relaterede sygdomme. Ekspertisen, hvad angår asbestrelaterede sygdomme findes da også på Aalborg Universitetshospital under Region Nordjylland. Dette selvfølgelig fordi Dansk Eternitfabrik lå i Aalborg og fordi visse kvarterer i Aalborg har haft en meget stor overrepræsentation af asbestrelaterede sygdomme. Set i lyset i af dette, er det uforståeligt, at landets politikere (kommune, region, stat) vil åbne for en ny og muligvis farlig asbest forurening af vores dejlige by. Drop Egholm motorvejen. Lad Klosterengen og alle de andre skjulte deponier ligge, som de ligger i dag med oplysende skiltning om deres triste historie og byg en eventuel motorvej i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Der er to alternativer: Et ekstra vendbart tunnelrør eller en citytunnel.

Med venlig hilsen

Britta Pedersen
Njalsgade 50.4.tv
2300 København S

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tina Bank Dahl (tinabankdahl@gmail.com)
Titel: Høringssvar over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 12:52
Bilag: Høringssvar.docx;

Til Thomas Danielsen, Anders Petersen mfl.

I har sandsynligvis modtaget mange velunderbyggede og saglige argumenter for, hvorfor Egholm-linjen er et yderst dårligt skridt for både Aalborg, Danmark og vores klode.

Jeg håber oprigtigt, at I rent faktisk læser alle de breve/mails, som I modtager og ikke mindst, at I tager dem til efterretning.

De belyste konsekvenser for vores klima, natur, biodiversitet, trafik, støjniveau, sundhed, samfundsøkonomi og for aalborgenserne bør være RIGELIGT til at stoppe Egholm-projektet:

- Klimaforandringerne er ved at løbe løbsk. Alligevel har man tænkt sig at gennemføre et nyt, stort motorvejsprojekt, som alene under anlægget udleder væsentligt mere CO_2 pr. km vej end det næstmest forurenende i infrastrukturplanen.
- Det er nødvendigt at omstille vores transportsektor, hvis vi vil tage vores klimamål bare en smule seriøst. Det er alment anerkendt, at vi skal reducere privatbilismen kraftigt og investere i den kollektive transport. Alligevel lader vi priserne på offentlig transport stige (mere end inflationen!), samtidig med at vi har tænkt os at hælde 9 mia. kr. i et projekt, som utvivlsomt vil sætte turbo på en allerede stigende privatbilisme. Det er 1960'er-politik i 2024 og et stort skridt i den helt forkerte retning. (Under Covid19, så man de miljømæssige positive effekter af høje brændstofpriser, nemlig mere samkørsel og reduceret fart)
- Aalborg har et minimum af bynære rekreative områder, som reelt kan kaldes natur, og som ikke allerede er kraftigt præget af menneskelig aktivitet. Alligevel vil vi med et snuptag ødelægge en meget stor del af disse.
- Vi er midt i en menneskeskabt masseuddøen. Alligevel tilsidesætter vi med åbne øjne EU-retslige forpligtelser overfor Danmarks allerede ekstremt sparsomme naturområder.

Jeg forstår ikke, hvordan man kan så meget som *overveje* at anlægge Egholm-forbindelsen. Jeg undres over, at et projekt, som er så åbenlyst svagt på snart sagt alle punkter, overhovedet kan blive foreslået. Jeg forstår ikke, at det kan blive taget seriøst. Og jeg forstår *slet* ikke, hvordan vi er havnet i den nuværende situation, hvor projektet er så tæt på at blive til virkelighed. Glemmer man at lytte til saglige argumenter? Det får mig til at tvivle på både designet af vores demokratiske processer og vores politikeres kompetencer.

Selvom der har været en bulldozer-agtig retorik om, at Egholm-motorvejen allerede er vedtaget, og det måske kan krible i minister-fingrene for at tage det første spadestik og vise noget "handlekraft", er det vigtigt at huske på, at det faktisk ikke er for sent at sige stop. At kunne sige stop for ting man selv har været med til at forme viser kun styrke ikke svaghed. Hvis der ikke var en mulighed for at sige fra, ville denne høringsperiode ikke være andet end en proforma-proces. Måske kan det virke uoverskueligt og en smule pinligt at droppe anlægget af sådan en motorvej nu, men det vil være mere pinligt at gennemføre den og vide hvad man har gjort – på trods af alle de fornuftige høringssvar, der er kommet jer i hænde. Hvis Egholm-forbindelsen ikke droppes, vil det få uoverskuelige konsekvenser, og så vil det for alvor være pinligt at være den, som havde muligheden for at forhindre det.

Det er NU, I skal slå bremsen i og vise ægte handlekraft.

Hilsen Tina Bank Dahl,
Vælger, bilist og borger i DK
Director, Strategic Sourcing & Logistics.

P.S. Høringssvaret er også vedhæftet som et dokument.

Til Thomas Danielsen, Anders Petersen mfl.

I har sandsynligvis modtaget mange velunderbyggede og saglige argumenter for, hvorfor Egholm-linjen er et yderst dårligt skridt for både Aalborg, Danmark og vores klode.

Jeg håber oprigtigt, at I rent faktisk læser alle de breve/mails, som I modtager og ikke mindst, at I tager dem til efterretning.

De belyste konsekvenser for vores klima, natur, biodiversitet, trafik, støjniveau, sundhed, samfundsøkonomi og for aalborgenserne bør være RIGELIGT til at stoppe Egholm-projektet:

- Klimaforandringerne er ved at løbe løbsk. Alligevel har man tænkt sig at gennemføre et nyt, stort motorvejsprojekt, som alene under anlægget udleder væsentligt mere CO_2 pr. km vej end det næstmest forurenende i infrastrukturplanen.
- Det er nødvendigt at omstille vores transportsektor, hvis vi vil tage vores klimamål bare en smule seriøst. Det er alment anerkendt, at vi skal reducere privatbilismen kraftigt og investere i den kollektive transport. Alligevel lader vi priserne på offentlig transport stige (mere end inflationen!), samtidig med at vi har tænkt os at hælde 9 mia. kr. i et projekt, som utvivlsomt vil sætte turbo på en allerede stigende privatbilisme. Det er 1960'er-politik i 2024 og et stort skridt i den helt forkerte retning. (Under Covid19, så man de miljømæssige positive effekter af høje brændstofpriser, nemlig mere samkørsel og reduceret fart)
- Aalborg har et minimum af bynære rekreative områder, som reelt kan kaldes natur, og som ikke allerede er kraftigt præget af menneskelig aktivitet. Alligevel vil vi med et snuptag ødelægge en meget stor del af disse.
- Vi er midt i en menneskeskabt masseuddøen. Alligevel tilsidesætter vi med åbne øjne EU-retslige forpligtelser overfor Danmarks allerede ekstremt sparsomme naturområder.

Jeg forstår ikke, hvordan man kan så meget som *overveje* at anlægge Egholm-forbindelsen. Jeg undres over, at et projekt, som er så åbenlyst svagt på snart sagt alle punkter, overhovedet kan blive foreslået. Jeg forstår ikke, at det kan blive taget seriøst. Og jeg forstår *slet* ikke, hvordan vi er havnet i den nuværende situation, hvor projektet er så tæt på at blive til virkelighed. Glemmer man at lytte til saglige argumenter? Det får mig til at tvivle på både designet af vores demokratiske processer og vores politikeres kompetencer.

Selvom der har været en bulldozer-agtig retorik om, at Egholm-motorvejen allerede er vedtaget, og det måske kan krible i minister-fingrene for at tage det første spadestik og vise noget "handlekraft", er det vigtigt at huske på, at det faktisk ikke er for sent at sige stop. At kunne sige stop for ting man selv har været med til at forme viser kun styrke ikke svaghed. Hvis der ikke var en mulighed for at sige fra, ville denne høringsperiode ikke være andet end en proforma-proces. Måske kan det virke uoverskueligt og en smule pinligt at droppe anlægget af sådan en motorvej nu, men det vil være mere pinligt at gennemføre den og vide hvad man har gjort – på trods af alle de fornuftige høringssvar, der er kommet jer i hænde. Hvis Egholm-forbindelsen ikke droppes, vil det få uoverskuelige konsekvenser, og så vil det for alvor være pinligt at være den, som havde muligheden for at forhindre det.

Det er NU, I skal slå bremsen i og vise ægte handlekraft.

Hilsen Tina Bank Dahl,
Vælger, bilist og borger i DK
Director, Strategic Sourcing & Logistics.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Marie Kruse (anne.marie.kruse@icloud.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 12:46

Indsigelse mod Egholmmotorvejen

Jeg vil gerne gøre en kraftig indsigelse mod, at "Forslag om anlægslov om etablering af en 3. Limfjordsforbindelse" i 2024 bliver vedtaget.

Jeg er turleder i Dansk Vandrerlaug, DVL og for foreningen vil vedtagelsen give meget ringere muligheder for vores aktiviteter, da grundlaget for mange af vores ture i Aalborg Kommune, der hver uge tiltrækker en stor flok mennesker, forsvinder eller forringes groft.
For den almene borger er det store naturværdier, der forsvinder for evigt eller forringes af støj og barrierer i landskabet. Natur og fauna vil blive meget forringet i Aalborg og Nørresundbys vestlige udkant:

- engen I Østerådalen, hvor Guldbækken mødes med Østeråen forsvinder
- Hasseris enge og Sofiendals enge støjrammes. Hærvejen skæres over, og horisonten mod vest bliver en mur.
- fjordruten i Aalborg by fra Skudehavnen til rensningsanlægget overskæres og støjbelastes
- Øen Egholms natur skæmmes og skæres i 2 dele
- den meget populære rute langs fjorden i Nørresundby ud til Verdens Ende forsvinder nord for Lindholm å og bliver voldsomt støjramt
- naturområdet langs Lindholm å og vandskisøen forandres og vil miste sin fredelige karakter
- naturen øst for Hvorupgård skæmmes atter med endnu en motorvej.

Hele den vestlige side af Aalborg by mister rekreative steder eller de forringes betragteligt.
Byen vil blive omkranset af to motorveje.
Indbyggertallet stiger, men rekreative områder formindskes, naturen lider skade og støjbelastes.
Vil folk finde det attraktivt i at bo i en by med så få gode rekreative områder og med en ulidelige motorvejsstøj i mange bydele og nærliggende naturområder.
Er forøgelsen af trafikafviklingen den pris værd.
Udviklingen - Motorvej E 45 har allerede ødelagt/ forringet/støjbelastet mange bydele samt Østerådalen, Gug Alper og Kongshøj mod øst. Det er nok.
Stop det forslag.

Venlig hilsen
Anne Marie Kruse
turleder
Møllehusvej 20
Vestbjerg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karin Mette Petersen (kpkarinmette@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 12:35

Hermed høringssvar til anlægsloven om 3. limfjordsforbindelse over Egholm, januar 2024.

Jeg er som borger meget stærkt imod dette anlægsprojekt og fraråder kraftigt ministeriet og Folketinget at gennemføre det.

Hovedårsagen er, at Egholm på og i nærheden af linjeføringen huser flere arter, som er beskyttet af EU's habitatdirektiv. Det vil være ulovligt at anlægge en motorvej her.

Argumenterne om, at der kan laves undtagelser og gives dispensationer holder ikke, fordi undtagelser og dispensationer kun kan indtræde, hvis der ikke er andre muligheder for at løse det angivelige problem (trængsel i trafikken ved fjordkrydsning). Der er andre velbeskrevne forslag til udbygning af E45 i øst, der er udarbejdet af anerkendte trafikforskere, men lovforslaget ser bort fra disse løsninger.

Jeg opfordrer Transportministeriet og Folketinget til at droppe anlægsloven og foranledige en undersøgelse af de østlige forslag både hvad angår miljøpåvirkning og økonomi. Når der fremkommer et sammenligningsgrundlag, kan Folketinget tage sagen op igen og beslutte, om motorvejen omkring Aalborg skal udbygges, eller om der eventuelt skal findes helt andre metoder til at bremse trængslen på vejene, for eksempel kørselsafgifter.

Jeg anmoder om at få en kvittering for, at mit høringssvar er modtaget. På forhånd tak.

Venlig hilsen

Karin Mette Petersen
Annebergvej 63,1.
9000 Aalborg
kpkarinmette@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jesper Jørgensen (jesbis007@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjords forbindelse
Sendt: 07-01-2024 12:31

Til rette vedkommende
Er der nogen der er over loven, er det åbenbart nogen der tror.

men ifølge EU er der ingen tvivl om at 3 limfjordsforbindelse i egholmlinjen er og bliver ulovlig, da der findes et bedre alternativ, nemlig en østforbindelse.

grunden til det er ulovlig er at der findes oddere som er en truet dyreart.
der findes flagermus som er en meget truet dyreart.

Derudover går linjen gennem vores drikkevand, og dem der bor der i dag må ikke eje en giftsprøjte, så synes faktisk det er at tage tykt pis på folk, der har levet efter disse regler i flere år, især når der er et lovligt alternativ.

så er der asbesten, Aalborg er stadig ramt af det asbest der blev lavet for mange år siden, nu vil man rode op i det flere steder i linjeføringen.

Jesper Jørgensen
Lindskovvej 1
9000 Aalborg
30260616

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Steen Sloth (sloth.steen@gmail.com)
Titel: Indsigelse med lovforslag om etablering af Egholmlinjen
Sendt: 07-01-2024 12:20
Bilag: Indsigelse mod lovforslag om etablering af Egholmlinjen.pdf;

Att. til rette vedkommende.

Jeg fremsender hermed indsigelse mod vedtagelse af lovforslag om etablering af Egholmlinjen - se vedhæftede dokument.

Venligst bekræft modtagelse af indholdet.

Med venlig hilsen

Steen Sloth

Henrikvej 23, 9000 Aalborg

Indsigelse mod lovforslag om etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, sendt til Transportministeriet og Vejdirektoratet.

Dato: 07-01-2024

1. Der er de senere år fremkommet flere undersøgelser af **støjs** indflydelse på helbredet, og WHO har fastsat en grænse på 53 dB, medens de støjvurderinger der er anvendt i VVM-redegørelserne på 58dB. De 6 dB højere niveau svarer til en fordobling!

   Derudover skal man vurdere hvordan sådanne støjvurderinger er foretaget, nemlig at det er et gennemsnit. Hvis man hvert 5. minut skyder med en konkurrencepistol til løbskonkurrencer, vil gennemsnittet ikke være ret højt, men det vil da være meget generende hvis disse pistolskud gennemføres 24/7. Derfor er støjvurderinger endnu ikke standardiseret på tilstrækkelig måde, og derfor ikke retvisende. Når man nu ved, at det er helbredsskadeligt, bør man udviser særlig forsigtighed.

   Det vil dog være ret sandsynligt, at hvis der anlægges endnu en motorvej vest om Aalborg ala den E45 vi har nu, vil byen som den eneste i Danmark være omkranset af støjende motorveje. Allerede i dag er støjen fra E45 meget generende for mange beboere omkring den – hvorfor anlægge en mere?

2. Der er en række **asbestdeponier** ved Limfjordens nordkyst sydvest for Egholm. Det er ikke oplyst hvor mange og hvor mange ton der er deponeret, men vurderingen er, at det er betragtelige mængder. Og vi ved erfaringsmæssigt fra Eternitfabrikken i Aalborg, at mange personer har fået kræftsygdomme relateret til asbest. Vi ved også, at opgravning af deponier medfører en stor risiko for udslip og frigørelse. VVM-redegørelsen medtager ikke disse risici i tilstrækkeligt omfang, og det heller ikke er en let og sikke opgave at gøre dette, men risiciene for kræftrelaterede sygdomme er meget konsekvensfyldte i fremtiden, hvis man arbejder på og i disse arealer.

3. Vi kan erfare, at **Aalborgs udvikling** sker i øst. Både mht. boliger nord og syd for Limfjorden, samt virksomheder omkring Aalborg Havn, samt det kommende Supersygehus. Vi ved også, at engområdet mod vest har begrænset udviklingen pga. vandfyldte arealer, og udvikling vil derfor ikke i fremtiden ske der. Af disse årsager, bør en VVM-redegørelse medtage alternative placeringer af en 3. Limfjordsforbindelse, også selvom opdraget måske ikke specifikt ber om dette. Man skal erindre, at beslutningen om Egholmlinjen blev foretaget i 2014 – og der er set tydelige ændringer i den udvikling af byen, som man vurderede på det tidspunkt.

Alene på baggrund af ovenstående gør jeg indsigelse mod at loven vedtages. Den bør revurderes af Folketinget.

Jeg ønsker en kvittering for modtagelse min indsigelse, og noterer at den fremsendes automatisk ved indsendelse på Vejdirektoratets kommunikationsplatform i sagen.

Med venlig hilsen

Steen Sloth

Henrikvej 23, 9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Thomsen (lth1408@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Anlægslov Egholmmotorvej
Sendt: 07-01-2024 11:31
Bilag: Indsigelse fra 76 husstande i Drastrup januar 2024.pdf; Underskriftindsamling Husstande i Drastrup, 9200 Aalborg sv.pdf;

NEJ til Egholm Motorvejen.
Læs venligst vedhæftede høringssvar fra 76 borgere i Drastrup

Venlig hilsen

Lone Thomsen
Nibevej 144
9200 Aalborg SV
Mobil.: 61 60 76 66

Høringssvar vedr. vedtagelse af anlægslov af 3 Limfjordsforbindelse i Egholmlien på vegne af 76 Husstande i Drastrup, 9200 Aalborg SV

I Drastrup – en lille landsby som Egholmlinjen vil skære midt over – er vi dybt bekymrede for de alvorlige konsekvenser denne motorvej vil give.
Det får kolossale konsekvenser for vores liv og trivsel, og det vil blive umuligt for os alle, nogensinde at nyde udelivet i vore haver pga. alvorlige og sundhedsskadelige støjgener og forurenende partikler fra køretøjerne på motorvejen.
I forvejen kan vi høre summen fra E45 samt støj fra Nibevej og Ny Nibevej.

Der foreligger stadig ingen planer for, hvordan Nibevej skal føres over motorvejen, og det er derfor uvist hvordan husejerne på Nibevej overhovedet skal komme ud fra deres ejendomme da Nibevej hæves flere meter over terræn. Hvordan kan man vedtage en plan, når planen endnu ikke er fuldstændig??
Motorvejen bliver presset ind i mellem 1 villa og en udlejningsejendom.

Drastrup har i mere end 30 år været særligt beskyttet (OSD) område grundet de store grundvandmagasiner, som ifølge VVM bliver varigt skadet allerede i anlægsfasen. Undergrunden består fortrinsvis af kalk, sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under "særligt skærpede vilkår". Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet. (Der findes andre og bedre alternativer hvorfor det ikke retmæssigt er nødvendigt, da det ikke er sidste udvej at lægge motorvejen her).

I Drastrup er de matrikler der har mark/eng tæt på boringerne, underlagt stramme restriktioner og vi får årligt kontrolbesøg. Vi har påbud om, at vi ikke må sprøjte, fræse eller gøde vores haver og vi må kun have 0,4 Dyreenhed pr ha på ejendommene. Selvom arealet er på 1,5 ha (15.000 m2) tåler grundvandsmagasinerne ikke en større belastning grundet deres store sårbarhed. Ejendommene ligger ikke engang ovenpå drikkevandsområderne – men da grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen, er f.eks. belastningen af 1+½ hest på 1,5 HA max-grænse. 1½ hests tis/afføringer er altså grænsen for at undgå forurening og dermed kemisk forandring af grundvandets sammensætning. Det er særdeles tankevækkende. Det er derfor meget svært at forstå, at en 4-sporet motorvej placeret direkte over drikkevandsmagasinerne, har lavere miljømæssig påvirkning af drikkevandet end 1½ hest
Det er yderst kritisabelt at løbe den risiko, da Vandforsyningen i Drastrup er Aalborgs Nøglevandværk.
Alene af denne grund bør forslaget forkastes.

Vores børn, børnebørn og fremtidige generationer har også ret til rent drikkevand, men det kan de ikke få, såfremt denne motorvej bliver vedtaget. Det er uacceptabelt.

Støj

Ved en linjeføring i Egholmlinien vil vi borgere i Drastrup som sagt få ALVORLIGE støjgener – over 58 db -og sikkert LANGT over beregningerne, hvilket er meget bekymrende. Ca 26000 nye borgere i Aalborg og Nørresundby vil blive plaget af støj fra denne motorvej, hvilket er dybt bekymrende.

Det er desuden stærkt kritisabelt at VD ikke benytter WHO's støjgrænse på 53 db.
Erfaringer fra Silkeborgmotorvejen viser at støjgenerne er meget værre end beregningerne viste "på papiret", da beregningerne er en gennemsnitsberegning i løbet af døgnet.

Trafikken på motorvejene til og fra de store byer øges for hvert år der går. Det medfører mere og mere støj for hvert år der går. Selvom den danske bilpark forventes at have flere elbiler i årene der kommer, hjælper det ikke på støjproblemet. Støj på motorvejene er i høj grad en konsekvens af dækstøj og ikke motorstøj. Derfor er der behov for handling nu, også selvom der skulle komme markant flere elbiler i fremtiden. Støjen fra de danske motorveje forventes at stige i de kommende år.

Ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO, kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger.

Støj kan påvirke ydeevnen og påvirke børns indlæring og motivation. I Drastrup ligger byens legeplads alarmerende tæt på den planlagte linjeføring.
Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning.

En undersøgelse fra 2012 fra Mette Sørensen (Kræftens Bekæmpelse) bekræfter, at vejstøj giver en forøget risiko for blodprop i hjertet.

Undersøgelsen viser, at en 10 dB stigning i vejtrafik giver en øget risiko på 12 % for at få blodprop i hjertet. Tallene svarer til, at ca. 3,7 % af tilfældene af blodprop i hjertet skyldes vejtrafikstøj, svarende til ca. 330 nye tilfælde hvert år i Danmark.

En dansk undersøgelse fra 2012 viser, at støj fra vejtrafik øger risikoen for at få diabetes. Undersøgelsen viser, at ca. 1400 mennesker årligt diagnosticeres som følge af støj fra trafikken, svarende til ca. 5% af alle nye diabetes tilfælde.

En dansk undersøgelse fra 2011 viser, at mennesker der bor på adresser med meget støj fra vejtrafikken, har en øget risiko for at få slagtilfælde, dvs. blødning eller blodprop i hjernen. Under forudsætning af at de anvendte forudsætninger er korrekte viser beregningerne, at 5% af alle slagtilfældene skyldes støj fra vejtrafikken. Det svarer til cirka 600 nye slagtilfælde årligt i Danmark skyldes støj fra vejtrafikken.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser. Det er forsigtigt anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver. Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdomme.

Der findes bedre og billigere løsninger

Man placerer en motorvej i vest – når behovet er i øst. Det er helt tosset.
Løs problemet hvor det er – nemlig i øst. Lad være med at skabe nye problemer i vest. Det er ikke raketvidenskab. Det er dumt at operere i armen, hvis knuden der skal fjernes, sidder i maven.
Man skylder os og borgerne i Aalborg, at kigge på andre løsninger, som man bør gøre i en ordentlig

demokratisk VVM proces
Egholmmotorvejen er ikke bydende nødvendig – og der findes alternativer,

Anlægsloven lægger op til begrænsning af klageadgangen og tilsidesættelse af øvrig lovgivning, som processen afspejler. Transportministeren foreslår at Transportministeren ikke skal overholde lovgivningen, men alene selv varetage dens hensyn, hvilket er stærkt foruroligende og utrygt. Især taget i betragtning at han udviser manglende respekt for asbestdeponierne, og nærmest latterliggør Aalborgs bekymrede borgere, som står lige i skudlinjen med livet som indsats.

På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet mener Transportministeren, at det er vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.

Men netop på grund af motorvejsprojektets størrelse og konsekvenser er det særdeles vigtigt, at en sådan fravigelse skal overholde den almindelige lovgivning, og også således, at det bliver muligt at få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er i det hele taget utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne klageadgange generelt.

”Danmark skal bygges med ret og pligt” – (citat: Statsministerens nytårstale 01.01.2022). Et citat som forpligter!!! Borgerne har ret til at blive hørt – og politikerne har PLIGT til at lytte og udvise ansvarlighed på Danmarks vegne!! JA TAK!

Statsministeren har også lige i sin nytårstale lovet at Danmark vil ”gå foran i klimakrisen” – det hænger absolut ikke sammen med flere motorveje. TAG GRØNT ANSVAR NU!

Naturen forandres med foruroligende hast. Vi er nødt til at indse, at vi ikke kan fortsætte med at drøne afsted, bare fordi vi kan.

LYT TIL BORGERNE I AALBORG – Der er massiv modstand blandt borgerne, og masser af saglige argumenter imod 3 Limfjordsforbindelse over Egholm, som er helt ude af trit med behovet, og sund og GRØN fornuft

NEJ TAK til Egholmmotorvej – sæt klimasituationen og menneskers trivsel og sundhed som førsteprioritet på dagsorden. Det skylder I, som er politikerne, os i Aalborg og resten af Danmark.

På vegne af 76 HUSSTANDE i Drastrup, 9200 Aalborg sv (underskrifter vedhæftet)

Lone Thomsen

-- AKT 311289 -- BILAG 578 -- [Underskriftindsamling Husstande i Drastrup, 9200 Aalborg sv] --

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Nibevej 102			X	[illegible]
-||- 100		X		[illegible]
-||- 66			X	[illegible]
-||- 64A	X			[illegible]
-||- 65			X	[illegible]
-||- 69 A		X		[illegible]
-||- 107		X		[illegible]
~~Lune~~ -||- ~~[illegible]~~ 109		X		[illegible]
Lunekrogen 3		X		[illegible]
-||- 5		X		[illegible]
-||- 7		X		[illegible]
-||- 14		X		[illegible]
Lun -||- 8		X		[illegible]
-||- 6		X		[illegible]
-||- 4		X		[illegible]
Nibevej 115		X		[illegible]
Drastrup Skovvej 3		X		[illegible]
-||- 5		X		[illegible]
-||- 7		X		Eva Kusk
-||- 11		X		[illegible]
	1	16	3	

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Niberveg 142			X	
Niberveg 141		X		
-11- 139		X		
-11- 137		X		
-11- 138		X		
-11- 136		X		
-11- 134		X		
-11- 133		X		
-11- 122 E		X		
-11- 122 G3			X	
-11- 122 G4		X		
-11- 122 F		X		
-11- 122 B		X		
-11- 122 C		X		
-11- 116 st		X		
-11- 116 1.		X		
-11- 116	X			
-11- 114 th		X		
-11- 114 tv		X		
-11- 108			X	
	1	16	3	

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Drastrup Skovvej 17		X		
— 11 — 19		X		
— 11 — 21		X		
— 11 — 33		X		
— 11 — 23		X		
— 11 — 39		X		
— 11 — 43A		X		
— 11 — 32		X		
— 11 — 28		X		
— 11 — 26		X		
— 11 — 24		X		
Depotvej 1		X		
— 11 — 3		X		
— 11 — 7		X		
— 11 — 13		X		
— 11 — 15		X		
— 11 — 14		X		
Drastrup Skovvej 22		X		
— 11 — 18		X		
— 11 — 16		X		
	0	20	0	

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Drastrup Skovvej 12		X		T. Nielsen
-11- 10		X		Rie [illegible]
-11- 8		X		[illegible]
-11- 4		X		[illegible]
-11- 2B		X		[illegible]
Bjergfyrvej 1		X		[illegible]
-11- 3		X		[illegible]
-11- 5		X	X	[illegible]
-11- 9		X		[illegible]
-11- 11		X		[illegible]
-11- 14		X		[illegible]
-11- 10		.	+	[illegible]
-11- 4		X		[illegible]
-11- x		X		[illegible]
-11- 2		X		[illegible]
Nibevej 121		X		[illegible]
Nibevej 144		X		[illegible]
LUNEHAVEN 16		X		[illegible]

0 1b 2

For (2)
imod (7b)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Pia Olsen (polsen@stofanet.dk)
Titel: høringssvar vedrørende Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 11:29

Indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordforbindelse over Egholm

1. Naturen, klimaet, C02
   Jeg synes det er paradoksalt at i en tid med store problemer med klimaforandringer, og tale om grøn omstilling, så vælger at pløje en eksisterende ø som Egholm op til en 4 sporet motorvej.
   Der er som ofte nævnt truede dyrearter der lever på Egholm, og ideen om at skræmme oddere væk med støj og hunde lorte er efter min mening grotesk og pinlig. Over hele kloden slås man med klimaforandringer og jeg mener det er et stort skridt i den forkerte retning at etablere en motorvej over unik natur, som anvendes af aalborgensere til gåture, bade, spise på restaurant Kronborg, fester.

2. Rekreativt område

   Nu bor jeg selv i Aalborg og selv om jeg ikke bor tæt på Egholm så er det en Ø jeg sætter stor pris på og nyder at gå ture der, på de vandreruter der er, og finde roen. Noget som der laves udsendelser om senest med blandt andet læge Peter Geisling og Kronprinsesse Mary, og her har man i Aalborg en unik mulighed som så skal ødelægges med begrundelser om at erhvervslivet ikke kan fungere uden. Jeg har tillid til at erhvervslivet kan fungere uden.

3. Støj
   Er jo som bekendt ikke sundt eller beroligende, og der vil komme støjgener og på Nørresundby siden hvor der er en naturskøn rute "Verdens Ende"
   "Spærre" Aalborg inde mellem 2 motorveje, få ødelagt i hvertfald en del af Egholm, og sprede støjen ud over Aalborg og Nørresundby. Dette for at undgå kødannelser på bestemte tider af døgnet og måske spare 15 minuter.
   Måske er det ikke alle der går lige højt op i det, men det er jeg sikker på mange vil komme til når de mærker konsekvenserne direkte eller indirekte.

4. Asbest

Ja der er lavet undersøgelse af Rambøll, som viste der ikke er problemer, jeg tillader mig at tvivle på at der er ledt overalt, og denne risiko er jeg da ked af at leve med især når jeg bor i Aalborg.

5. prisen
   Det dyreste motorvejsprojekt i Danmark, som vil få indflydelse på besparelser på andre områder. Et projekt jeg gerne ville betale (hvad jeg kunne) for at undså er så det dyreste af sin art

6. Undersøg muligheden for en østlig forbindelse igen, i stedet for at ignorere de mennesker der også har forstand på trafikafvikling.
   At Trafikministeriet ikke vil indgå i en dialog og laves en ny undersøgelse øger ikke min tillid til vores demokratiske model.

Med venlig hilsen
Pia Olsen
Kornblomstvej 84
9000 Aalborg

Mobil 26218359

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jette Rosenbeck (rosenbeckjette@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 11:25

Som borger i Aalborg Kommune, bosiddende i Nørresundby, vil jeg hermed udtrykke min bekymring om forslaget om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Jeg er medlem af en vinterbadeklub i Lindholm og deler min bekymring om, at **asbestfibre fra de mange deponier i linjeføringen, kan blive frigjort, hvis man begynder at rode rundt i undergrunden**, med mange andre medlemmer.
Jeg bor centralt i Nørresundby og er udsat for støjen fra E 45 motorvejen, især når det blæser fra øst. Jeg frygter, at mit nabolag vil blive udsat for **yderligere støjgener ved en motorvej i Egholmlinjen, især da der som oftest er vestenvind her i landsdelen.**
Der findes regulativer, som skal beskytte vores sparsomme natur. Jeg føler mig krænket, når politikerne bare kan omgå regulativerne. **Hvad skal love, regler og regulativer til for, hvis de bare kan trumfes med dårlige argumenter af politikere, som ikke har en relevant naturvidenskabelig baggrund for at tage så store, irreversible beslutninger.**
Der er flere **trafikforskere ved Aalborg Universitet, som er kommet med interessante bud på, hvordan de påståede trængselsproblemer kan løses – endda på billigere vis end med en Egholmforbindelse.** Vi betaler folk for at dygtiggøre sig på universiteterne, men forkaster deres vidensbaserede input, for at forlade os på synsninger og lobbyisme, som det lugter af i forhold til erhvervslivet.
Alle aalborgensere vil blive tabere. Vi skal **betale skat til et stykke asfalt, som skader vores bynære natur, vores drikkevand og sætter vores sundhed over styr med motorvejsstøj og asbestrisiko.**
Med venlig hilsen
Jette Rosenbeck
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jonna Lind (johanne.kristine.lind@gmail.com)
Titel: høringssvar om planer for en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 11:09

Til dem, det vedrører,

Mine danske venner har fortalt mig om planerne om en 3. LImforjdsforbindelse – en motorvej.

I den forbindelser vil jeg give dem min input, som et høringssvar. Jeg har fornyeligt holdt ferie ved Limfjorden, en meget smuk fjord, og det er grunden til at jeg nu reagerer.

Jeg forstår at motorvejen kommer til at påvirke Engholm – ikke mindst naturen der. Der er mange mennesker, der nyder at rekreere der, og naturen har jo også sin egen livsberettigelse.

Derfor opfordrer jeg dem til ***ikke*** at fortsætte med planerne om en 3. Limfjordsforbindelse!!

Med venlig hilsen,

Jonna (JK) Lind
St Ludgerusstraat 22
NL – 3553 CR Utrecht
Holland
Cpr:

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kim Hansen (kimhansen07@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 10:58

Sendt fra Mail til Windows
Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Vi gør hermed indsigelse mod en 3. limfjordsforbindelse. Det er fuldstændig uforståeligt for os der bor i området, at staten foreslår en motorvej der påviseligt er ringere på alle parametre end en østlig forbindelse i form af en parallel-tunnel. Det er underbygget at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel. Anlæg over Egholm vil være en af de største fejltagelser i nyere tid som vil få kæmpe store direkte og indirekte konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.
Trafikafvikling, støj, natur og rekreative områder og ikke mindst drikkevandet vil blive voldsomt påvirket. Nedslagspunkterne er mange og konsekvenserne forfærdelige for mange mennesker. Støjen ødelægger vores livskvalitet. De mange millioner der spares ved at etablere en østlig forbindelse mere kan bruges til støjreducende tiltag f.eks. overdækning af eksisterende forbindelse. Vi bor ned til Limfjorden, hvor der er et kæmpe asbestdeponi og er ekstrem bekymret for hvilken betydning det får når der rodes op i området, selv så mange år efter Eternitten lukkede diagnosticeres og dør aalborggensere med asbestose. Håndtering af asbest plader er/ kan være livsfarlig. Der snakkes så meget om hvad livskvalitet er, for os er det at være fri for trafikstøj og bor et sted, hvor der er natur og rent drikkevand.

Kim Hansen og Ghita Rosenbeck
Guldborgvej 34
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Sandahl (msandahl@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov, Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 10:34

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg, Mette Sandahl, fremsætter hermed mine indsigelser mod udkastet til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler oprettelsen af en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Jeg er dybt bekymrede over den korte høringsfrist på kun 35 dage, hvilket reelt kun giver 19 arbejdsdage, fratrukket jul-nytår og fridage. Det enorme omfang af det fremlagte materiale, på over 1800 sider, herunder et lovudkast på 545 sider og en miljøvurdering på næsten 600 sider, gør det praktisk umuligt for borgere og myndigheder at gennemgå og vurdere dokumenterne tilstrækkeligt. Dette strider imod både vejloven og EU's VVM-direktiv.

Jeg noterer mig Miljøstyrelsens frustration over den pressede tidsplan og anmodning om fristudsættelse til ultimo januar 2024. Den korte høringsfrist risikerer at underminere kvaliteten af den offentlige debat og kan føre til beslutninger baseret på utilstrækkelig information. Det er afgørende, at der gives tilstrækkelig tid til at gennemgå og forstå de komplekse konsekvenser af projektet.

Jeg er særligt bekymret over undladelsen af brugbare alternativer til Egholmforbindelsen og de negative konsekvenser for det nærliggende Natura 2000-område, herunder oddernes leveområder og drikkevandsboringer i området. Dispensationen til at jage oddere væk er ikke blot bekymrende, men også etisk uacceptabelt.

For at sikre borgerne rent drikkevand må beskyttelsen af grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm/Hvorup ikke ophæves. Planlagte foranstaltninger som en membran beskyttelse rejser tvivl om langtidseffektiviteten og videnskabelig holdbarhed. Miljøkonsekvensvurderingens erkendelse af en "irreversibel og varig påvirkning" af grundvandsparkerne er yderst alarmerende og kræver yderligere undersøgelse.

Det er dybt uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der dokumenterbart er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Adskillige velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de

beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag. En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé vil påvirke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst, giver det absolut ingen mening at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser. Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere. Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op imod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en ”dæmning”, hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om ”indhegning” af Hasseris m.m. Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen. Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet. På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres ”Verdens Ende” totalt.

Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg er klar over, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må Folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Jeg er en af mange nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Med venlig hilsen

Mette Sandahl
Borger i Aalborg Kommune
Løvstikkevej 64, 9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise jørgensen (louisejorgensen60@gmail.com)
Titel: Høring vedrørende motorvej over Egholm
Sendt: 07-01-2024 09:34
Bilag: Høringssvar om lovforslag fra Louise Jørgensen.docx;

Vedhæftet følger mit høringssvar

Venlig hilsen
Louise Jørgensen

-- AKT 311289 -- BILAG 585 -- [Høringssvar om lovforslag fra Louise Jørgensen] --

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dette høringssvar er sendt til
trm@trm.dk og
arp@trm.dk

7. januar 2024

Høringssvar til forslaget til anlægslov for motorvej over Egholm

Louise Jørgensen, Sorthøj, Aalborg

Jeg er alvorlig bekymret for grundvandet. Linjeføringen for Egholmforbindelsen går gennem to vigtige grundvandsområder, hvor der i en årrække er gennemført beskyttelse for at sikre, at borgere og virksomheder i Aalborg og Nørresundby også fremover kan få drikkevand uden store udgifter til rensning af grundvandet.

Målinger af miljøfarlige stoffer bl.a. asbest i Limfjordens bund er ikke udført af et firma, der har de nødvendige kompetencer og fintfølende måleinstrumenter. Jeg ved ligesom mange andre borgere, der færdes i området, at der er asbestplader i vandkanten og i områder både syd og nord for fjorden.

Det rige dyreliv på og omkring Egholm bl.a. et unikt fugleliv med flere truede arter vil blive skadet af en motorvej hen over øen.

Vejdirektoratets seneste trafikberegninger viser, at Egholmforbindelsen ikke kan løse trængslen ved Limfjordstunnelen. Derfor er det desto mere kritisabelt, at Vejdirektoratet ikke har lavet nye undersøgelser af relevante alternativer. Borgerbevægelsen mod Egholmlinjen har fremlagt to alternative løsninger, der med stor sandsynlighed vil være langt mere skånsomme for natur og miljø, give større lettelser for afvikling af trafikken og tilmed være langt billigere.

Jeg finder det stærkt kritisabelt, at lovforslaget indeholder krav om, at Aalborg Kommune skal medfinansiere den statslige motorvej. Denne kommunale medfinansiering vil gå ud over de kommunale opgaver, hvor der er hårdt brug for midler bl.a. til ældreomsorg og skoler.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Lindberg (sorenlindberg@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 07-01-2024 09:27

Egholmløsningen, en trafik-, miljø-, kilma- og sundhedsmæssig fejltagelse.

Der er mange grunde til at modsætte sig en ny limfjordsforbindelse over Egholm.

Las os først slå fast at vi faktisk taler om en FJERDE limfjordsforbindelse. Det lader til alle beslutningstagere helt har glem at vi allerede har tre forbindelser over fjorden. Men det er måske sigende at den glemte forbindelse er for tog, cyklister og gående. Disse tre transportformer er åbenbart ikke vigtige, selvom de til sammen præsenterer gode løsninger på tidens trafikudfordringer..

Til det foreliggende forslag:
Miljøvinklen.
Linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Klimavinklen
Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Trafikvinklen
En ny linjeføring aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt **en time** i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.
Sidst, de sundhedsmæssige konsekvenser
Støjpåvirkningen, som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby, er . Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks **mest** trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i

Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Afsluttende finder jeg det nødvendig at pointere det absurde i at Aalborg kommune vil bruge 600.000.000 kr fra en presset kommunekasse på et **statsligt** projekt. Det er borgerne og naturen i Aalborg Kommune, der vil bøde for denne fejltagelse. De, der vil få glæde af det, er borgere og firmaer i andre, omkringliggnede, kommuner. De, og ikke ofrene, burde betale regningen.

Mvh

Søren Lindberg
Bakkelygade 28
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Betina Thøgersen (bthagnar@gmail.com)
Titel: KRITIK: Sundhedsskadelig støj
Sendt: 07-01-2024 08:57

Jeg indsender her min kritik af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm:

Jeg er stærkt imod en 3. limfjordsforbindelse over Egholm (vest om Aalborg), da den vil forværre støjforureningen i Aalborg for 26.000 borgere.
Med en vestlig forbindelse sylter man simpelt hele Aalborg ind i støj og det er helt uacceptabelt, når der findes alternativer til en 3. limfjordsforbindelse, som IKKE er vestlig.
Borgere i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby udsættes for en helt ny og unødvendig og skadelig støjforurening.

Den nye VVM-undersøgelse ignorerer vigtig viden om motorvejsstøj og dens sundhedsskadelige effekter. Den undervurderer antallet af støjbelastede boliger og tager ikke hensyn til den herskende vestenvind, hvilket vil forværre støjgenerne.Den ignorerer støjgener for rekreative områder.

Det er en krænkelse KUN at fokusere på en vestlig forbindelse og ikke undersøge alternativer som findes. Der er lavet beregninger af trafikforskere, der viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den ØSTLIGE del af Aalborg. Her kan/vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk.

Jeg appellerer kraftigt til, at projektet stoppes og der i stedet undersøges/igangsættes alternativ, som tager hensyn til aalborgenserne og deres helbred og livskvalitet, samt er mere økonomisk rentabel.

Venlig hilsen

Betina Thøgersen
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Hauerberg Hansen (and.hauerberg@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Indsigelse mod 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 07-01-2024 08:47
Bilag: Høringssvar - Indsigelse mod 3. limfjordsforbindelse over Egholm.pdf;

Vedhæftet er mit høringsvar, som indsigelse mod den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Med venlig hilsen
Anders Hauerberg Hansen
Lindskovvej 36
9000 Aalborg

Aalborg d. 7. januar 2024

Kære beslutningstagere

Jeg er IKKE imod en 3. limfjordsforbindelse, men jeg er DYBT imod at den 3. limfjordsforbindelse skal gå vest om Aalborg og over Egholm og dermed indkapsle vores skønne by i et inferno af støj, ødelæggelse og dårlig infrastruktur.

Rigtig mange gode saglige, sundhedsfaglige og økonomiske argumenter for, hvorfor en 3. limfjordsforbindelse vest om Aalborg og over Egholm IKKE er det rigtige projekt, er kommet frem i forbindelse med denne proces - uden feedback fra de vigtigste beslutningstagere i projektet… nemlig de politikere som er tilhængere af linjeføringen.

Det skuffer mig, at pro politikerne omkring denne ekstremt vigtige beslutning - for nuværende borgere, for generationer af borgere fremover og for Aalborg som by - tilsyneladende ikke kommenterer på eller reflekterer over de mange stærke argumenter imod denne Egholm-forbindelse.

Det være sig...

- Dårlig økonomisk forrentning.
- For dyr en løsning i forhold til flere fremlagte alternativer som et ekstra tunnelrør.
- Titusindvis af borgere som rammes af støj. Det er en KATASTROFE!
- Det groteske i at forbindelsen ikke engang er tilkoblet E45, hvor størstedelen af den nordjyske trafik befinder sig!
- Ødelæggelse af hele den vestlige by-linje i Aalborg fra syd til nord, som i dag emmer af rekreative grønne områder og som dagligt bruges af tusindvis af mennesker.
- Egholm - øen i byen - som i sandhed er et åndehul for byens borgere i en hektisk og travl hverdag - ødelagt af en 4-sporet motorvej og landfast mod nord - farvel til dig hyggelige lille færge, hvor tusindvis af turister til glæde for hele Aalborg har taget turen for at besøge øen!
- Det katastrofale i at motorvejen gennempløjer et kæmpe drikkevandsreservoir med mulighed for forurening af vores fælles drikkevand.
- Spøgelset omkring asbest deponier og de fatale sundhedskonsekvenser en opgravning af disse kan medføre - ikke kun for Vestbyens borgere men alle Aalborgs borgere. Vi er i forvejen byen med det højeste dødstal af sygdommen asbestose.
- En CO_2 udledning i anlægsfasen som ligger himmelråbende fjernt fra debatten om vigtigheden af vores grønne omstilling.
- De vanvittige 600 mio. vores borgmester, som den eneste af kommunerne i Nordjylland, har lovet at Aalborg skal bidrage med til projektet på trods af, at der gentagne gange pointeres at linjeføringen er til gavn for hele Nordjylland. Hvordan kan en sådan aftale accepteres! Det er da at gøre grin med borgerne i Aalborg Kommune.

Gælder det her i Nordjylland virkelig bare om, at tage det man nu kan få, på trods af at projektet skriger til himlen? Jeg håber det ikke - jeg håber fornuften sejrer. Jeg vil

respektere dette projekt, hvis det er den bedste løsning. Men det er det ikke, der er andre og bedre alternativer som fx et ekstra tunnelrør. Ingen argumenter for en Egholm løsning har indtil nu overbevist mig om projektet - de er endnu ikke fremsat og findes derfor højst sandsynligt ikke. Realiseres dette projekt, vil det for altid stå som en skamstøtte for beslutningstagerne – både lokalt og landspolitisk - og som et katastrofalt billede på det grønne innovationsniveau, som vores politikere i denne tid besidder.

Vi er så grønne og vi slår det stort op - selv statsministeren holder sig ikke tilbage! Men virkeligheden er desværre en anden hos de danske politikere, og min troværdighed til politikere og beslutningstagere generelt er i den grad udhulet efter at have overværet denne uskønne proces, hvor magthaverne med skyklapper på, klamrer sig til den på alle måder dårligste løsning for en 3. limfjordsforbindelse - bestemt ikke til gavn for Nordjylland og slet ikke Aalborg, som er den eneste by i Nordjylland, der fysisk og psykisk mærker konsekvensen.

Lad os få en 3. limfjordsforbindelse men lad os få den rigtige løsning. En løsning, hvor klima, sundhed, økonomi, byudvikling og fornuft går op i en højere løsning. Vores kommende generationer vil takke os for dette valg.

Den rigtige løsning er IKKE en vestforbindelse over Egholm.

Med venlig hilsen

Anders Hauerberg Hansen
Lindskovvej 36
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Cine Johansen (CJ1967@outlook.dk)
Titel: Nej til Egholm motorvejen
Sendt: 07-01-2024 01:37

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samtdelvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser,
   at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.
2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virkeborgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.
3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.
   Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og

senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til døre".
Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.
Carsten Johansen

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sigrid Boesen (sibo86@hotmail.com)
Titel: Høringssvar ang. Egholmmotorvejen
Sendt: 06-01-2024 20:27

Hej

Som borger i Aalborg kommune bosiddende i Vejgaard, vil jeg hermed udtrykke mine bekymringer om forslaget om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Jeg mener ikke at en Egholmforbindelse bør gennemføres af følgende grunde:

Klima:
Vi har en kæmpe klimaudfordring foran os, så vi bør ikke understøtte endnu mere CO2 udledning - dels ift. at opfordre til endnu mere bilisme, men også ift. den mængde CO2 det koster at fremskaffe materialer til forbindelsen, fragte det og anlægge så stort et stykke motorvej. Det er uansvarligt givet det vi ved om klodens tilstand, og nærmest oldnordisk at tænke i at lave endnu mere asfalt.

Natur:
Vi har ikke mange "bare pletter" med grønt tilbage i Aalborg by, da flere og flere steder bliver bebygget. Naturen vest for Aalborg er noget af det mest ugenerede natur der er tilbage tæt på byen, og jeg mener, at man mister et stort område der i dag bruges til rekreation.
Dyrelivet i området trues, bl.a. fredede arter, der under Natura 2000-beskyttelsesregulativet burde beskyttes og ikke jages væk. Det er fattigt, at vi ikke vil værne om den natur vi nu engang er så heldige at have tæt på. Og at vi tilmed vil bruge "bøllemetoder" til at jage ynglende beskyttede dyrearter væk med hunde, synes jeg er utilstedeligt.

Grundvand:
Anlægget af så stort et vejprojekt vil unægteligt give anledning til forurening af omkringliggende jorder (udover selve CO2 forureningen ved selve anlægsarbejdet).
Der ligger store drikkevandsindvindingsområder under linjeføringen og med et sølle kridtlag som "si" for diverse affaldsstoffer, ser jeg det som en stor trussel for drikkevandet.

Asbest:
I Vejdirektoratets rapport har man negligeret, at der i den foreslåede linjeføring tilsyneladende er gravet en masse gamle eternitplader ned i deponi. Når man går en tur i området - specielt i vandkanten kan man med det blotte øje se gamle eternitplader, der stikker op af jorden.
Mht. dette frygter jeg for konsekvenserne for folkesundheden, hvis store maskiner begynder at grave op i det - både ift. vandmiljøet, men også det luftbårne, der med vestenvinden vil flyve indover Aalborg.
Derudover frygter jeg også for det økonomiske aspekt ved projektet - hvis deponiet viser sig at være stort, vil der være en stor uforudset meromkostning ved at behandle asbesten sikkert. En budgetoverskridelse vil tage flere ressourcer andre steder fra.

Støj:
Jeg bor som skrevet selv i Vejgaard (Øst for Aalborg centrum), og bor dermed tættere på eksisterende E45. Og selvom jeg bor vest for E45 er der en tydelig tilstedeværelse af støj fra E45 til trods for der er en hel bakke imellem mit hus og E45 (Signalbakken). Jeg frygter derfor for de borgere, der bliver direkte påvirket i den vestlige del af Aalborg (anslået 26.000 borgere), hvor der ikke er kuperet terræn der kan blokere lidt at lyden, og som vil bo øst for - dvs, hvor vestenvinden (som vi oftest har), rigtig kan forstærke lyden.
Al forskning viser hvor sundhedsskadeligt vejstøj er, så for mig og se er det dybt uansvarligt og respektløst over for borgerne, at pakke byen ind i en støjmur - kun for at vinde få minutter på en motorvej!

I tillæg frygter jeg, at meget af støjen vil forringe by-kvaliteten i Aalborg generelt. Limfjorden er én stor "highway" for blæst og dermed støj, og støjen vil helt sikkert kunne høres på havnefronten (Som Aalborg har høstet store roser for, men som man vil forringe med motorvejsstøj).
Når jeg står på Signalbakken i Vejgaard, har jeg i en lige linje via Limfjorden udsigt til Egholm, og dermed også en lige, uforstyrret lyd-korridor, hvis der skulle komme en motorvej. Limfjordens hårde overflade vil jo fungere som en reflektor af lyden.

Limfjordstunellen:
Limfjordstunellen er 50+ år gammel - den skal renoveres indenfor nærmeste fremtid, så et ekstra rør vil være påkrævet uanset. Kunne man ikke starte med det, og så se om ikke det rent faktisk løste problemet, før 8+ mia af skatteydernes penge skal gå til mere gammeldags motorvej?

Økonomi:
Vi ser gang på gang offentlige mega-projekter løbe langt over budget (tag fx supersygehuset). Det samme vil sikkert ske her, specielt hvis man ikke er villig til at medregne asbest-delen i budgetterne.
Er vi virkelig dér, hvor vi som samfund har råd til at bruge så mange penge og flere til, på noget så "småt" som at vinde nogle få minutter på en motorvej frem for at bruge pengene på vores alles fælles velfærd.

Argumenterne for Egholmmotorvejen er vækst i det øvrige Nordjylland. Men alligevel er det aalborgenserne, der skal leve med generne og besparelser OG samtidig af med minimum 600 millioner fra kommunekassen - det giver ikke mening for mig som aalborgenser.

Jeg kan på ingen måde støtte op om, at mine skattekroner skal gå til et sådant projekt.

Den "demokratiske" proces:
Jeg er selv meget interesseret i (lokal)politik, og er derfor relativt meget inde i de politiske processer og muligheder for at gøre fx indsigelser som borger.
MEN jeg kender mange jævnaldrende og yngre (jeg er selv 37 år), der ikke ved at de har muligheder for at udtrykke deres mening ved sådanne projekter, samt de har svært ved at finde tid og få overblik over aspekterne i sådan en sag- simpelthen fordi mange lavpraktisk har små børn, og dermed ikke meget overskud, men bestemt også fordi de ikke har lært om den demokratiske proces i skolen, og slutteligt at debatten om sådanne projekter primært foregår i aviser og på et medie som Facebook (som mange under 35 stort set ikke bruger).
DERFOR mangler den yngre generations stemme - hvis nu al debatten foregik på Instagram og Snapchat, ville det omvendt være den ældre del af befolkningen, der var udeladt fra at forstå projektet, muligheder og konsekvenser, og det ville bestemt heller ikke være demokratisk. Men jeg mener, vi har et kæmpe problem her. Specielt fordi det er den yngre generation, der skal leve med konsekvenserne af sådanne irreversible projekter - både hvad angår støj, natur og klima.

Tilliden til politikerne og systemet vil for mange være endnu mere faldende, hvis dette projekt gennemføres. Når nu der er regulativer, der skal beskytte vores sparsomme natur (Natura 2000), er det for mig et udtryk for menneskelig egoisme at fordrive naturen for at vinde nogle få minutter på en motorvej. Hvorfor så have regulativer og beskyttelse, når disse bare kan omgås af politikerne. Jeg finder det krænkende overfor os borgeres forståelse af hvad regler, love og regulativer er til for, hvis de bare kan trumfes med dårlige argumenter af arbitrære politikere, der ikke har en relevant naturvidenskabelig baggrund for at tage så store, irreversible beslutninger.

I rundspørger lavet af Nordjyske og på Facebook, viser det at ca 60% af de adspurgte er imod en Egholmmotorvej.

Alternativer:
Vi har i Aalborg et prisvindende universitet med trafikforskere. Der er kommet nogle interessante bud på, hvordan de påståede trængselsproblemer kan løses - endda på billigere vis en med en Egholmforbindelse.
Det er mig en gåde hvorfor vi betaler folk på universiteterne for at dygtiggøre sig, når vi tilsyneladende er ligeglade med deres vidensbaserede input, fremfor synsninger og lobbyisme, som det lugter af ift. erhvervslivet.
HVORFOR vil man ikke regne på dem - bevares, det koster også nogle penge at lave nye beregninger, men det er helt sikkert billigere end at tage den forkerte beslutning til mange milliarder.

Slutteligt:
Som borger i Aalborg, ser jeg alle aalborgensere som de store tabere - vi skal betale noget af vores skat til et stykke asfalt, der skader vores bynære natur, vores drikkevand, og sætter vores sundhed over styr med motorvejsstøj lige op af byen (Nørresundby i øvrigt også!) og en potentiel asbestskandale.
Alt dette for at vinde nogle få minutter i bil på få tidspunkter af dagen - er vi mennesker virkelig SÅ vigtige, at vi vil ødelægge så meget for så lidt. Jeg synes, det er trist.

Som beskrevet er jeg 37 år gammel, og flyttede til Aalborg da jeg var 19. Jeg har indtil de seneste par år været glad for at bo her. Men med to små børn og en by der bliver mere og mere asfalt og beton, overvejer jeg at finde en anden

by at bo i og lægge mine skattekroner, hvor livskvalitet vægtes højere end den gør i Aalborg Kommune, når det kommer til vores byudvikling.

Mvh.
Sigrid Boesen
Grønnegade 18
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: margret ivarsdottir (mivarsdottir2000@yahoo.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 06-01-2024 19:36
Bilag: Høringssvar.docx.pdf;

Sæby den 5. januar 2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samtdelvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af ”myldretidstrafikken” fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med ”myldretidstrafikken”, når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af

trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag. En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. **Støj**

Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virkeborgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere. Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en ”dæmning”,

hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om ”indhegning” af Hasseris m.m.

Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.

På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres ”Verdens Ende” totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**

Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU.

Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver ”fulgt helt til dørs”.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Med venlig hilsen

Margret Ivarsdottir
Porthusgade 22,1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rakel Niemi Brøner (rakel@live.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 06-01-2024 19:19
Bilag: Høringssvar.docx;

Sendt fra Outlook til iOS

-- AKT 311289 -- BILAG 595 -- [Høringssvar] --

Sæby den 5. januar 2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samtdelvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af ”myldretidstrafikken” fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med ”myldretidstrafikken”, når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af

trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag. En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. **Støj**

Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virkeborgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere. Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en ”dæmning”,

hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om ”indhegning” af Hasseris m.m.

Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.

På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres ”Verdens Ende” totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**

Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU.

Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver ”fulgt helt til dørs”.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Med venlig hilsen

Rakel Niemi Brøner
Kastetvej 45, 4. Mf
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Nielsen (bioleni54@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. Protest
Sendt: 06-01-2024 19:17
Bilag: Høringssvar støj 2024.docx; Høringssvar asbest 2024.docx; Høringssvar om klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024.docx;

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger.

Støj-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Støj er et helt centralt problem ved motorveje.
Modsat hvad mange tror, vil elbiler ikke dæmpe udledt støj.
Det er dækkene og hastigheden der genererer støj.
Derfor er motorveje ekstremt støjende.

Vejdirektoratet skriver i den opdaterede VVM at en Egholmmotorvej vil kunne høres på flere kilometers afstand.

I andre sammenhænge arbejder man med et forsigtighedsprincip.
Det gør man ikke i Danmark når det gælder støj fra motorveje.

I Danmark sætter man grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB.
WHO sætter grænsen ved 53 dB.
Altså næsten en halvering.

Det har vist sig at Vejdirektoratets skøn over støj fra motorveje er lige lovlig optimistiske.
Senest ved Silkeborg-motorvejen hvor folk bryder sammen i gråd p.g.a. støj.

Støjen fra en Egholmmotorvej vil blive utålelig for (lavt sat) 26.000 borgere.

På Nørresundby siden planlægger man i fuldt alvor en linieføring i 10 meters højde over en strækning på 4 km uden støjværn.

Hvad vil turister der besøger Lindholm Høje Vikinge-gravplads ikke tænke om trafikplanlæggerne i Danmark hvis dette scenarie realiseres.

Hvad vil indbyggerne i Nørresundby området ikke tænke om trafikplanlæggerne hvis en 4 km lang motorvej i 10 meters højde realiseres.

Det vil blive et støjhelvede af dimensioner.
Det er uhørt og uacceptabelt at gå videre i planlægningen af et så ødelæggende projekt.

Videre over Egholm forestiller man sig motorvejen på en flere meter høj dæmning uden støjværn.
Fladt landområde og fjordens vand vil fremme udbredelsen af støjen.

Egholm afsnittet vil blive en støjgenerator af dimensioner.

Videre på Aalborgsiden tæt på bymæssig bebyggelse vil tusindvis af mennesker få ødelagt deres livskvalitet.

Planlagte støjværn vil vise sig utilstrækkelige.
Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. støj samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger

Asbest-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Vejdirektoratet udtaler at prøver taget fra fjordbunden ikke viser problemer med asbest.
Hvad med at tage prøver på landjorden !
Både på Nørresundbysiden og Aalborgsiden.

Tænketanken GEOHAV har v.h.a. fotografier dokumenteret, at der ved Renseanlæg Vest findes nedgravede depoter med ca. 95.000 tons asbestholdigt affald.
Det ligner et kobbermine-brud i Sydamerika.

Tusindvis af tons asbestaffald er der deponeret gennem adskillige år.

Det kan ikke passe at myndigheder nidkært overvåger hvert kilo som private borgere deponerer, og hvor samme myndigheder tillader det offentlige at fritlægge depoter på tusindvis af tons asbestholdigt affald.

Asbestholdigt affald der vil slippe ud i omgivelserne ved anlæggelsen af en Egholm-motorvej.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Klimakrisen og Egholmmotorvejen.

Vigtig udtalelse i TV udsendelse med Nikolaj Coster-Waldau fra d.12 dec. 2023.

Klimakrisen gør global indsats nødvendig !

Folket skal kræve handling fra sine politiske ledere !

Indlandsisen smelter hurtigere og hurtigere.

Byerne i Tyskland oversvømmes.

Floderne går over deres bredder.

Verdenshavene stiger.

Andre steder er det umuligt at dyrke afgrøder på grund af tørke.

Hvad gør vi i Danmark ved det ?

Vi bygger motorveje. !

Det er simpelthen sørgeligt at Danmark bruger ressourcer på det !

Især Egholmmotorvejen vil dræne omgivelserne for natur-ressourcer såsom grus og sand, samtidig med at naturgrundlaget for dyr og mennesker ødelægges.

Få indført Roadpricing Straks ! Det vil løse trængsels-problematikken, når folk økonomisk tilskyndes til samkørsel. I 80 pct. af køretøjerne i myldretiden er der kun én person.

Stop forkælelsen af privat-bilismen !

Stop alle planer om en Egholmmotorvej !

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: asgerbankdahl@icloud.com (asgerbankdahl@icloud.com)
Titel: Høringssvar ang. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 18:45
Bilag: Høringssvar_egholm.docx;

Hej,
Jeg har skrevet et høringssvar. Det er både vedlagt som word-fil og kopieret ind herunder. Så burde jeg være helgarderet.

Høringssvar:

Til Thomas Danielsen & Co

Jeg ved, at I allerede har modtaget stakkevis af velunderbyggede, saglige argumenter om, hvorfor Egholm-linjen er et hovedløst skridt i den forkerte retning for både Aalborg, Danmark og vores klode. Jeg håber inderligt, at I rent faktisk læser de breve og tager dem til efterretning, for de belyste konsekvenser for klima, natur, biodiversitet, trafik, støjniveau, sundhed, samfundsøkonomi og aalborgensere bør være RIGELIGT til at stoppe sådan et projekt.

Derfor vil jeg stille mig på skuldrene af alle de allerede fremsatte argumenter og appellere til, at vi hæver blikket og overvejer, hvad det overhovedet er, vi har gang i - i lyset af den alvorlige kontekst, det sker i:

- Klimaforandringerne er ved at løbe løbsk. Alligevel har vi tænkt os at gennemføre et nyt, sort motorvejsprojekt, som alene under anlægget udleder over dobbelt så meget CO_2 pr. km vej som det næstmest forurenende i infrastrukturplanen.
- Det er nødvendigt at omstille vores transportsektor, hvis vi vil tage vores klimamål bare en smule seriøst. Det er alment anerkendt, at vi skal reducere privatbilismen kraftigt og investere i den kollektive transport. Alligevel lader vi priserne på offentlig transport stige (mere end inflationen!), samtidig med at vi har tænkt os at hælde 9 mia. kr. i et projekt, som utvivlsomt vil sætte turbo på en allerede stigende privatbilisme. Det er 1960'er-politik i 2024 og et stort skridt i en grundlæggende gal retning.
- Aalborg har et minimum af bynære rekreative områder, som reelt kan kaldes natur, og som ikke allerede er kraftigt præget af menneskelig aktivitet. Alligevel vil vi med et snuptag ødelægge en meget stor del af disse.
- Vi er midt i en menneskeskabt masseuddøen. Alligevel tilsidesætter vi med åbne øjne EU-retslige forpligtelser overfor Danmarks allerede ekstremt sparsomme naturområder.

I dette lys kan jeg simpelthen ikke begribe, hvordan man kan så meget som *overveje* at anlægge Egholm-forbindelsen. Jeg fatter ikke, at et projekt, som er så åbenlyst ringe på snart sagt alle punkter, overhovedet kan blive foreslået. Jeg fatter ikke, at det kan blive taget seriøst. Og jeg fatter *slet* ikke, hvordan vi er havnet i den nuværende situation, hvor projektet er så tæt på at blive til virkelighed. Det får én til at tvivle på både designet af vores demokratiske processer og vores politikeres kompetencer.

Selvom der har været en bulldozer-agtig retorik om, at Egholm-motorvejen allerede er vedtaget, og det måske kan krible i minister-fingrene for at tage det første spadestik og vise noget "handlekraft", er det vigtigt at huske på, at det faktisk ikke er for sent at sige stop. Ellers ville den her høringsperiode ikke være andet end en proforma-proces. Måske det kan virke uoverskueligt og en smule pinligt at droppe anlægget af sådan en motorvej nu. Men hvis ikke det droppes, kommer der uoverskuelige konsekvenser, og så vil det for alvor være pinligt at være den, som havde muligheden for at forhindre det. Det er NU, I skal slå bremsen i og vise ægte handlekraft.

Ungdommen og fremtiden vil takke jer.

Hilsen Asger Bank Dahl,
By-, Energi- og Miljøplanlægning, Aalborg Universitet

-- AKT 311289 -- BILAG 601 -- [Høringssvar_egholm] --

Til Thomas Danielsen & Co

Jeg ved, at I allerede har modtaget stakkevis af velunderbyggede, saglige argumenter om, hvorfor Egholm-linjen er et hovedløst skridt i den forkerte retning for både Aalborg, Danmark og vores klode. Jeg håber inderligt, at I rent faktisk læser de breve og tager dem til efterretning, for de belyste konsekvenser for klima, natur, biodiversitet, trafik, støjniveau, sundhed, samfundsøkonomi og aalborgensere bør være RIGELIGT til at stoppe sådan et projekt.

Derfor vil jeg stille mig på skuldrene af alle de allerede fremsatte argumenter og appellere til, at vi hæver blikket og overvejer, hvad det overhovedet er, vi har gang i - i lyset af den alvorlige kontekst, det sker i:

- Klimaforandringerne er ved at løbe løbsk. Alligevel har vi tænkt os at gennemføre et nyt, sort motorvejsprojekt, som alene under anlægget udleder over dobbelt så meget CO_2 pr. km vej som det næstmest forurenende i infrastrukturplanen.
- Det er nødvendigt at omstille vores transportsektor, hvis vi vil tage vores klimamål bare en smule seriøst. Det er alment anerkendt, at vi skal reducere privatbilismen kraftigt og investere i den kollektive transport. Alligevel lader vi priserne på offentlig transport stige (mere end inflationen!), samtidig med at vi har tænkt os at hælde 9 mia. kr. i et projekt, som utvivlsomt vil sætte turbo på en allerede stigende privatbilisme. Det er 1960'er-politik i 2024 og et stort skridt i en grundlæggende gal retning.
- Aalborg har et minimum af bynære rekreative områder, som reelt kan kaldes natur, og som ikke allerede er kraftigt præget af menneskelig aktivitet. Alligevel vil vi med et snuptag ødelægge en meget stor del af disse.
- Vi er midt i en menneskeskabt masseuddøen. Alligevel tilsidesætter vi med åbne øjne EU-retslige forpligtelser overfor Danmarks allerede ekstremt sparsomme naturområder.

I dette lys kan jeg simpelthen ikke begribe, hvordan man kan så meget som *overveje* at anlægge Egholm-forbindelsen. Jeg fatter ikke, at et projekt, som er så åbenlyst ringe på snart sagt alle punkter, overhovedet kan blive foreslået. Jeg fatter ikke, at det kan blive taget seriøst. Og jeg fatter *slet* ikke, hvordan vi er havnet i den nuværende situation, hvor projektet er så tæt på at blive til virkelighed. Det får én til at tvivle på både designet af vores demokratiske processer og vores politikeres kompetencer.

Selvom der har været en bulldozer-agtig retorik om, at Egholm-motorvejen allerede er vedtaget, og det måske kan krible i minister-fingrene for at tage det første spadestik og vise noget "handlekraft", er det vigtigt at huske på, at det faktisk ikke er for sent at sige stop. Ellers ville den her høringsperiode ikke være andet end en proforma-proces. Måske det kan virke uoverskueligt og en smule pinligt at droppe anlægget af sådan en motorvej nu. Men hvis ikke det droppes, kommer der uoverskuelige konsekvenser, og så vil det for alvor være pinligt at være den, som havde muligheden for at forhindre det. Det er NU, I skal slå bremsen i og vise ægte handlekraft.

Ungdommen og fremtiden vil takke jer.

Hilsen Asger Bank Dahl,
By-, Energi- og Miljøplanlægning, Aalborg Universitet

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limford
Sendt: 06-01-2024 18:13
Bilag: høringssvar 3. limfjord - luksus problemer.pdf;

Den linjeføring lever ikke op til det, der er behov for.

Målet med linjeføringen skulle være at aflaste E45, så der ikke opstår kø i morgentrafikken.

I VVM angives, at den skulle kunne aflaste 24%. Det er jo ikke ret meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Meget tyder på, at den ikke er rentabel, og på den måde ikke kommer til at leve op til de enorme omkostninger, den vil koste at anlægge.

Hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Som det er nu, er der kun problemer med krydsning af Limfjorden i "myldretidstrafikken", når folk skal krydse fjorden til og fra arbejde i Aalborg. Der sker ofte uheld og ulykker i forbindelse med vognbaneskift nede i selve tunnelen eller umiddelbart før/efter, og ofte i morgentrafikken. Det må kunne afhjælpes på anden måde.

De fleste arbejdspladser, herunder det kommende supersygehus i Aalborg, ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der signifikant viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt bedst kan afhjælpes gennem en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg.

Her vil en parallel-tunnel tilsyneladende være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Der vil også kunne peges på city-tunnelen, og det forslag er end aldrig blevet undersøgt i en VVM. Dokumentation herfor ses ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.

En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den vestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele, hvortil kommer, at den ødelægger en masse miljøhensyn.

At vi engang imellem holder i kø, når vi er på vej til tunnelen, anses af mange andre som et luksus problem vi har her i Nordjylland. Køerne afvikles som regel relativt hurtigt, indenfor en halv time. Selvfølelig er det

generende når det sker, men det tåler ingen sammenligning med de forhold, de fx har på Sjælland.

Når der sker uheld i tunnelen, og man forestiller sig, at den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm er etableret, Vil den i givet fald kun aflaste, hvis man opdager det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39. Der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse.

Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommer fra Hirtshalsfærgerne.

Vi har ikke brug for flere motorveje i Vendsyssel.

Med venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen
Engsigvej 106
Hellum
9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Projekt ødelæg en by
Sendt: 06-01-2024 17:57
Bilag: Projekt ødelæg en by.docx;

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

PROJEKT ØDELÆG EN BY

Som mange sikkert ved, er Aalborg Danmarks fjerdestørste by, men som færre ved, har vores regering planer om at ødelægge store dele af den og livsvilkårene for mange af dens beboere. Det gælder både to- og firbenede.

Da biler og asfalt anses for vigtigere end mennesker og natur, skal der bygges 21 km firesporet motorvej igennem by- og naturområder i Aalborg og Nørresundby og på den økologiske ø Egholm.

For nylig bestemte transportminister Thomas Danielsen, at den lovpligtige høring skulle forkortes og placeres hen over julen. Han har nemlig meget travlt med at få projektet i gang. Mistænkeligt travlt faktisk. Han er sammen med den tidligere transportminister Benny Engelbrecht politianmeldt for at have fortiet og løjet om store asbestdepoter ved linjeføringen, og inden efterforskningen kommer for godt i gang, vil han åbenbart helst have gravearbejdet i gang, så det ser ud som om, der ingen vej er tilbage. Hvordan er åbenbart helt ligegyldigt, og på trods af flere fredede dyrearter, *vil* man frem, koste hvad det vil. I den forbindelse har transportministeriet som noget helt nyt planer om at skræmme den fredede odder væk ved hjælp af hunde og hundelort, og nogle af de få overlevende mink har også været nævnt som skræmmedyr. Der er dog stadigvæk uklarhed mht hvor de stakkels dyr skal skræmmes hen.

Når det gælder mennesker, er situationen ikke væsentligt bedre, og mange aalborgensere vil helt sikkert blive skræmt væk på grund af støj, her i Danmarks i forvejen mest støjplagede by, hvis de da ikke allerede er flygtet fra den asbest, der er hvirvlet op i forbindelse med anlægsarbejdet. Det stof kender man alt for godt i en by, hvor mange er døde af det.

For nylig viste DR en udsendelse om drikkevand, og også her har Aalborg en kedelig danmarksrekord, da vandet er landets mest nitratholdige og med en kræftrisiko, der visse steder når en tidobling af den beregnede risikogrænse. At de få endnu rene boringer ligger ved den måske kommende motorvej og efter eksperters bedømmelse risikerer at blive ødelagt, ville være endnu en grund til at få ansvarlige politikere til at tøve, men det er ind til videre ikke sket.

Selvfølgelig er det ikke lovligt at skræmme fredede dyr væk, og selvfølgelig er der grænser for, hvor meget støj, man må udsætte mennesker for. Det ved vores politikere godt, men de er tilsyneladende ligeglade med landets love, med miljøstyrelsens anbefalinger, med fredninger og med faktisk alt andet end hvad, der ligner investorers kortsigtede pengeinteresser, for der er jo mange økonomiske muligheder i et projekt til foreløbig 8 milliarder, 21 km motorvej og store ødelagte naturområder med fjordudsigt.

En interessant og lovstridig sag er også Aalborg Alliancen, som hvis den får lov at køre videre, virkelig vil ændre det politiske Danmark. I korthed går konstruktionen ud på, at kommunens jobcenter hjælper jobsøgende og jobudbydere med at komme i kontakt med hinanden, hvad der jo selvfølgelig i forvejen er deres opgave og formål, men her bliver man som jobsøgende taget som gidsel og tvangsindlagt til en propagandafilm for Egholmmotorvejen, mens erhvervsdrivende, der ønsker medlemskab, skriver under på, at de støtter projektet. Da den uhellige alliance

diskriminerer modstandere af Egholmmotorvejen, må den anses for at være ulovlig, og derfor har den i mere end to år været indklaget til Ankestyrelsen

Blandt byens borgere er der naturligvis stor modstand mod det ødelæggende projekt, som truer menneskers liv og helbred, fjerner byens stille oaser og får klimatoget til at køre baglæns.

Transportministerens undskyldning for at suspendere lov og ret er, at der er tale om en samfundsmæssig nødvendighed uden alternative muligheder. Men med mindre samfundet er reduceret til nogle få interessenter med tunnelsyn, har det på ingen måde sin rigtighed. Når det gælder trafik, er der i myldretiden tale om, at bilister risikerer ekstra transporttid på mellem fem og ti minutter, et problem der nemt kunne løses ved ændrede vaner og mere fleksible mødetider, og derudover er der af trafikeksperter udarbejdet flere forslag til en ekstra limfjordsforbindelse, der er billigere og meget mindre ødelæggende, men som vores nuværende og tidligere transportminister hårdnakket har nægtet at undersøge.

Meget kunne og burde gøres anderledes, hvis vores politikere havde respekt for borgere og demokrati, men da de ikke har det, afgøres sager, der vedrører natur, klima og miljø i stigende grad hos domstolene. Det er en stor falliterklæring for vores højtbesungne demokrati og bidrager kun til den voksende foragt for politikere i regering, folketing og kommuner.

Lene Hornbek Eriksen

Kongensgade 33

Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 06-01-2024 17:44

En vestlig motorvej over Egholm

- Er det dyreste projekt ift. alternativerne i øst
- Har en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst
- Løser ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen
- Har en voldsom ødelæggende klima-, miljø – og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst
- Har en øget oplevet støjpåvirkning ift. alternativerne i øst
- Har en ringere uheldsreduktion end alternativerne i øst
- Har en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitetet, Universitetshospitalet mm
- Har en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thorkil Neergaard (thorkil.neergaard@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse og VVM undersøgelse heraf.
Sendt: 06-01-2024 16:48
Bilag: Indsigelse mod anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse_2024_tbn.pdf;

Til Trafikministeriet og Vejdirektoratet

Venligst find min indsigelse mod anlægslov og VVM vedhæftet.
Jeg imødeser kvittering for indsendelse af indsigelse.

med venlig hilsen

Thorkil Neergaard
Mester Eriks Vej 3
9000 Aalborg

Indsigelse mod anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse samt mod den gennemførte VVM (MKV) for samme.

Aalborg, den 6. januar 2024.

Til Trafikministeriet / Vejdirektoratet

Indsigelse: Det er komplet uforståeligt, at folketinget, transportministeriet og andre statslige - og i øvrigt også lokale - myndigheder på uansvarlig vis dumstædigt fremturer med et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er lodret imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde.
Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 24%.

For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune desværre at bakke op om, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdspladser. Men beslutningen om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer.
Det er fuldkommen ubegribeligt - sådan helt objektivt set.

Det foreslåede Egholm-motorvejstracé er påviseligt ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel ved E45. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser.

Forslaget om en 3. Limfjordsforbindelse ved Hasseris/Egholm/Nørresundby rummer mange negative konsekvenser primært i form af skadelig støj, der rammer titusindvis af mennesker, samt andre negative konsekvenser omkring miljø, asbestforurening, CO_2-udledning, natur, truede dyrearter, drikkevand, rekreation og byliv. Det er bivirkninger, som jeg ved er grundigt dokumenteret i andre indsigelser, hvorfor jeg vil udelade gentagelserne her.

Anlæggelse af en Egholm-forbindelse vil imidlertid være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Nærværende indsigelse baseres på, at forslaget om 3. Limfjordforbindelse dels bygger på mangelfuld planlægning – dvs. et dårligt, ufuldstændigt beslutningsgrundlag – og dels det forhold, at den gennemførte VVM-proces er behæftet med graverede retlige fejl. De to forhold hænger tilmed sammen.

Den mangelfulde planlægning beror primært på, at Staten (ved Vejdirektoratet) allerede ved fremlæggelsen af VVM-rapporten i 2011 fik projektet kørt fuldstændig af sporet. Det skete ved, at man ved behændigt trylleri fik gjort alternativet til Egholm-forbindelsen, nemlig udbygningen af tunnelforbindelsen ved E45, unødigt meget dyrere. Man fremlagde ud af det blå pludselig et helt nyt tunnelprojekt, hvor der skulle etableres hele to nye tunnelrør med i alt seks nye motorvejsspor. Altså en fordobling af kapaciteten af den eksisterende E45-tunnel: Seks nye spor vil aflaste den eksisterende E45-tunnel 100%. Tre nye spor aflaster 50%. Egholmforbindelsen aflaster ifølge VVM-undersøgelsen kun 24%. Det er jo tal, der bør vække undren. Og fornyet aktion.

Trylleriet bestod i, at man aldrig tidligere havde diskuteret dette seksssporede, flotte og også meget mere omkostningskrævende projekt, idet man frem til 2011-forslaget alene havde drøftet et alternativ med eet nyt rør med tre spor. Men trylleriet gjorde jo, at Egholmforbindelsen i dette lys samlet blev fremstillet som et bedre alternativ.
Efterfølgende har al planlægning ulykkeligvis drejet sig om denne forbindelse. Denne kæmpefejl – eller var det i virkeligheden en bevidst manipulation med befolkningen og politikerne? - tror jeg desværre, mange politikere har overset og/eller slet ikke ønsker at erindre. Og de folketingspolitikere, som i trafikforliget for nogle år siden har peget på Egholmforbindelsen, aner næppe noget som helst om dette. Hvorfra skulle de have deres viden, når der fifles med datagrundlaget?

Det kan dokumenteres, at der blev indsendt indsigelser mod dette udemokratiske trylleri allerede i 2011, men ingen ansvarlige har reageret herpå. Det er en kæmpefejl - en demokratisk skandale.

Konsekvensen har været, at de "ansvarlige" politikere, ministerier og styrelser m.fl. efterfølgende har opereret på et mangelfuldt plangrundlag - måske ligefrem et manipuleret grundlag - idet der aldrig er blevet foretaget en reel VVM-vurdering af det østlige alternativ holdt op mod den foreslåede Egholm-linje. Det er her, det dumstædige aspekt træder frem.

Allerede ved VVM-processen i 2021 blev dette forhold – at der stadig mangler en opdateret VVM-undersøgelse af øst-forbindelsen med de tre spor – fremhævet i mange af de indsigelser, der blev indsendt, herunder min egen. Herved bryder man hele ideen med VVM-undersøgelser, hvor de reelle alternativer netop skal opvejes imod hinanden. Og så når vi frem til det forhold, som decideret er ulovligt, nemlig de retlige fejl, som er begået af Trafikministeriet/Vejdirektoratet i forbindelse med VVM og anlægslov.

De retlige fejl. Miljøkonsekvensrapporten (VVM) oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Det er som beskrevet ovenfor faktisk ikke noget, som nogen ved noget som helst om, al den stund at det aldrig er undersøgt korrekt. Møjsommeligt beskrives i materialet en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Dette er samtidig begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges, selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.

Vejdirektoratet oplyser imidlertid IKKE, at de alternativer, der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt, fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet – og dygtigt udført trylleri.

I øvrigt bemærkes, at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først i 2016 blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det, der skal anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det korrekte juridiske sigte. Det er IKKE blevet vurderet, om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grove briller, og er af alle mulige andre politiske grunde blevet fravalgt.

Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Dvs. usagligt.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af, om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Det er nemt at forstå, at mange mennesker i og omkring Aalborg har mistet en stor del af tilliden til både folketing, planmyndigheder og ministerier, når det er så godt som umuligt, at få reel kritik af eksisterende planer og lovforslag taget alvorligt. Kritik fejes af banen med underlødige og ulovlige argumenter. Ses på beslutningsprocessen vedr. Egholmlinjen, er det i al fald ikke saglige og betænksomme hensyn, der har præget statens/regeringens fremdrift af projektet - hverken i forhold til miljøer, drikkevand eller støj.

Den lovstridige og udemokratiske tilgang er i samme ånd videreført med udmeldingen om en reduceret høringsfrist for såvel den aktuelle supplerende VVM og for lovforslaget. Trods flere henvendelser fra flere sider herom har Transportministeriet/Vejdirektoratet formelt afvist at give de 8 ugers høringsfrist, som loven foreskriver. Argumentet er noget i retning af, at "ministeriet i så fald ikke kan nå at få lovforslaget fremlagt som forudsat i regeringens lovprogram". Det er jo en fuldkommen uhørt, uanstændig, udemokratisk og tillige lovstridig argumentation.

Jeg har anmodet Ombudsmanden om at se på dette forhold.

Endelig er det ***retligt stærkt kritisabelt***, at de statslige myndigheder konsekvent i både 2021 og 2023 nægter at inddrage det helt faktuelle forhold, at der siden det famøse trylleri i 2011 blandt andet er udbygget et helt nyt boligområde, Sofiendals Enge, med flere tusinde beboere tæt op af det fremlagte tracé-forslag. Herved undgår man behændigt blandt andet tage stilling til blandt andet de alvorlige støjgener, som disse beboere reelt vil blive udsat for. Man kan kritisere Aalborg Kommune for at lade private projektudviklere få lov til at udbygge dette område tæt op ad en måske kommende motorvej. Men sket er sket, og dette faktum blev også fremhævet ved VVM-indsigelser i 2021 – dog igen uden konsekvens for myndighedernes ageren i forhold til 2023-materialet. Myndighederne henholder sig øjensynligt til, at byggeri og planlægning realiseret efter 2014 ikke medtages i VVM-grundlaget. Det er ikke i orden.

Støjproblematikken er i øvrigt meget stedmoderligt behandlet i VVM. Det nuværende Egholm-alternativ er således for lavt sat i anlægsøkonomi, da man ikke indregner alle de støjreduktionstiltag, som er helt nødvendige for at man ikke vil få etableret et nyt støjhelvede omkring Aalborg / Nørresundby (og altså ikke bare ved Sofiendals Enge), som i forvejen er én af de mest støjplagede byer i Europa. Men yderligere omkostninger til projektet vil selvfølgelig blot reducere den i forvejen minimale samfundsmæssige forrentning yderligere, så her forstår man sagtens de "dumstædiges" interesse i at bortlede opmærksomheden fra problemet.

En afsluttende bemærkning skal gælde forholdet omkring den øst-vest gående trafik (eller omvendt) både på Aalborg og Nørresundbysiden, særligt når der efter åbningen af en eventuel Egholmlinje opstår problemer i E45-tunellen. Det er et faktum, at Aalborg/Nørresundby lige siden åbningen af tunnelen for 50 år by-, trafik- og støjmæssigt siden har tilrettet sig denne nord-sydgående korridor – på godt og ondt. På samme vis er det et konkret, men overset faktum, at det eksisterende byrafiknet vil få aldeles voldsomme problemer med at afvikle den nye tværgående trafik, der vil blive skabt ved ibrugtagning af en Egholm-forbindelse. Dette ville gælde allerede ved normal trafik, men ved trafikuheld mv. i E45-tunnelen vil der blive kaos på de almindelige små byveje, som aldrig har været tiltænkt denne form for trafik, og som heller ikke kan udbygges til at understøtte dette. Staten/Vejdirektoratet kan jo flot afveje dette aspekt ved at henvise til, at det er et lokalt, kommunalt problem, som Aalborg Kommune må løse. Men for det første har Aalborg Kommune slet ingen aktuel planlægning, der kan understøtte dette scenarie, og for det andet kan det eksisterende gadenet i praksis slet ikke opgraderes hertil.

Men for folk i Aalborg/Nørresundby er det jo et konkret trafikmæssigt og lokaløkonomisk problem, der vil blive påført, hvad enten det er staten eller kommunen, der har ansvaret. Dét er der ikke taget stilling til nogetsteds og det er en kæmpefejl.

Min opfordring er, at der fra politisk og myndighedsmæssig side erklæres en time-out, så de ovenfor påpegede problem kan afdækkes.

Husk: Man ophæver ikke én dumhed hverken hos Staten eller i Aalborg Byråd – nemlig den tidligere beslutning om Egholmforbindelsen - ved at begå en ny, dvs. med alle midler undlade at forholde sig til Egholmløsningens mangelfulde opfyldelse af ønsket om at få en bedre fjordkrydsning.

Med venlig hilsen

Thorkil Neergaard
Mester Eriks Vej 3
9000 Aalborg
Mail: thorkil.neergaard@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: dalia.berman@icloud.com (dalia.berman@icloud.com)
Titel: 3.Limfjordsforbindelse over Egholm vil kvæle Aalborg by
Sendt: 06-01-2024 16:34

Vedr. Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

Argumenter imod:

- **Øst-vestforbindelse og arbejdspladser:**
  - Når de største arbejdspladser allerede ligger i øst, vil en yderligere broforbindelse vest-om ikke nødvendigvis løse trafikproblemer. Der bør i stedet fokuseres på alternative løsninger som forbedring af kollektiv transport og incitamenter til telekommunikation og hjemmearbejde.
- **Forlænget kørsel og forurening:**
  - En ny bro vil føre til længere kørselsafstande for mange pendlere, hvilket ikke kun kan være tidskrævende, men også øge brændstofforbruget og CO2-udledningen, hvilket er skadeligt for miljøet.
- **Trafik og forurening:**
  - En ny bro vil tiltrække mere trafik, da det ofte ses, at øget infrastruktur fører til øget kørsel. Dette kan forværre trafikproblemer i byen og føre til øget luftforurening og støj.
- **Beskyttelse af natur:**
  - Limfjorden er hjemsted for et rigt økosystem og er vigtig for fuglelivet og andre naturlige habitater. Bygning af en bro vil have katastrofale konsekvenser for dette økosystem og føre til tab af biodiversitet.
- **Rekreativt område:**
  - Limfjordsområdet er et vigtigt naturområde og rekreativt område for beboere og besøgende. En broforbindelse vil ødelægge dette naturskønne område og mindske tilgængeligheden til natur for de kommende generationer.

Sundhedsomkostninger:

I stedet for at fokusere på infrastrukturelle projekter, der utvivlsomt vil have negative helbredsmæssige konsekvenser og forårsage uoprettelig skade på naturen, og dermed **underminere et sundt bymiljø,** påhviler det de politisk ansvarlige at værne om det, vi har tilbage af de sidste dyrebare naturområder, som aldrig kan genskabes, når de først er gået tabt. Ved at opføre den forfærdelige motorvejsforbindelse vil vi bidrage til at skabe en ringere fremtid for vores børn.

  - ***Til sidst men ikke mindst: Er "mere af det samme" løsning på trafik problemet?***
- **Alternativer til broforbindelse:** Forbedring af eksisterende vejnet, investering i kollektiv transport, og støtte til bæredygtige transportmetoder som bl.a. cykling. Når man ser på bilkøer over Limjordsbroen/Limfjordstunnelen - sidder der i langt langt de fleste biler blot en person. Samkøringsordninger bør støttes, alle andre naturvenlige out of the box løsninger bør fremmes. Befolkningen skal og kan motiveres for et bedre miljø og fremtid for vores børn.

  - Forslag: Der er mange innovative hjerner i Aalborg - hvad med en konkurrence om hvordan trafikale forhold kan forbedres uden blivende ødelæggelser for vores by og natur?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Helle Juul (juulbolduc@gmail.com)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 06-01-2024 16:26

Hermed gør jeg indsigelse over den planlagte motorvej over Egholm.
Jeg har boet i Aalborg hele mit liv, og er opvokset i Nørresundby.
Jeg har færdes på og ved fjorden, og brugt de rekreative områder ved Lindholm Høje, og på øvelsesterrænet bagved der strækker sig ned mod Høvejen, hele mit liv…
Jeg er forfærdet over at man nu, fra politisk hold planlægger at føre en motorvej gennem disse områder.

Egholm er en lille perle i fjorden med en unik natur , og et fantastisk dyreliv. Og vil med en motorvej lide uoprettelig skade.
Men der er skabt en illusion om at det 'kun' er naturværdierne på Egholm der påvirkes.
Fakta er at det drejer sig om 20 km motorvej, der skærer sig igennem store områder både nord og syd for fjorden.
Motorvejen vil herved få ødelæggende konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.
Først og fremmest i form af støjgener. Alle ved jo at vinden som oftest blæser fra Vest, og støjen vil blive en stor belastning for de store boligområder i Nørresundby, Aalborg Vest og Hasseris Enge, med langsigtede negative konsekvenser til følge.
Herudover vil tabet af de rekreative naturområder medføre uoprettelig skade.
De miljømæssige omkostninger er alt for store!
Jeg beder jer politikere genoverveje den kommende beslutning.
Motorvejslinien vil medføre en stor belastning for vores og kommende generationer.
Er det virkelig i den retning I ønsker at styre vores samfund hen. Specielt set i lyset af at der er andre alternativer, som fx et tredie rør!?
Jeg beder jer politikere om at genoverveje beslutningen om at føre forbindelsen over Egholm.
Venlig hilsen
Helle Juul
Peder Barkesgade 40a
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Legène (erik@legene.eu)
Titel: Indsigelse mod den kommende Egholmmotorvej (tredje Limfjordsforbindelse)
Sendt: 06-01-2024 15:03

Jeg skriver for at udtrykke min stærke bekymring og modstand mod den planlagte Egholmmotorvej, også kendt som den tredje Limfjordsforbindelse. Jeg mener, at dette projekt vil have alvorlige negative konsekvenser, som ikke er blevet tilstrækkeligt overvejet. Jeg ønsker at påpege flere aspekter af bekymring, der bør tages i betragtning:

1. Klima og Miljø:
Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise, og det er afgørende, at vi handler i overensstemmelse hermed. Bygningen af en ny motorvej vil medføre store udledninger af CO2æ som følge af anlæg og produktion af beton og asfalt. Dette strider imod Klimalovens mål om at reducere CO2æ-udledningen med 70% inden 2030. Alternativer, såsom at udvide det eksisterende tunnelrør øst for Aalborg, bør nøje overvejes for at reducere belastningen af klima og miljø.

2. Natur og Biodiversitet:
Egholm er hjemsted for truede dyrearter og indeholder vigtig natur, der vil blive ødelagt af motorvejsprojektet. Vi skal respektere og beskytte vores naturlige habitater for at bevare biodiversiteten. At ignorere dette kan have alvorlige konsekvenser for vores økosystemer.

3. Drikkevandets Kvalitet:
Projektet risikerer at påvirke drikkevandskvaliteten negativt. Det er afgørende, at vi sikrer, at vores drikkevand forbliver rent og sundt for samfundets velbefindende.

4. Sundhedsmæssige Konsekvenser:
Luftforurening forårsaget af øget trafik på motorvejen kan have alvorlige konsekvenser for folkesundheden. Med over 4000 årlige dødsfald som følge af luftforurening, bør vi ikke undervurdere risikoen for øget sundhedsskadelig forurening i det berørte område.

5. Økonomisk Overvejelse:
Økonomiske beregninger viser, at alternative løsninger, såsom at udvide det eksisterende tunnelrør, kan være mere omkostningseffektive. Det er afgørende at udforske og evaluere disse alternativer for at undgå unødvendige udgifter og miljøskader.

Jeg opfordrer myndighederne til at revurdere beslutningen om at bygge Egholmmotorvejen og nøje overveje mere bæredygtige alternativer. Vi har brug for at handle ansvarligt for at bevare vores klima, miljø, natur og folkesundhed. Jeg håber, at I vil tage denne indsigelse alvorligt og undersøge alternative løsninger, der vil tjene både samfundets interesser samt klimaet og miljøet bedre.

Med venlig hilsen,

Erik Legène – har som barn levet flere år tæt på Limfjorden,
erik@legene.eu | +45 40120860

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Staun Lassen (mortenslassen@gmail.com)
Titel: Høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 14:34

Jeg har følgende indsigelser vedr. den 3. Limfjordsforbindelse:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende

kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye

levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af rigtig mange grunde. Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Morten Lassen
Enghavevej 54
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@trm (arp@trm)
Fra: Carsten Madsen (carsten@softolog.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov for 3. limfjordsforbindelse (Egholmmotorvejen)
Sendt: 06-01-2024 14:24

Anlægsloven bør stoppes af mange grunde. De vigtigste:

- 20 km bynær motorvej er en helt forkert løsning i år 2024. Byen bliver lukket inde mellem 2 støjende motorveje.
- 26.000 personer bliver støjbelastet. Det er kendt viden at trafikstøj er sundhedsskadeligt.
- Unik bynær natur omkring Egholm bliver smadret. Andre byer kan kun drømme om sådan et stile rekreativt område tæt på centrum.
- Truede dyrearter omkr. Egholm bliver ofret. Det er helt imod tidens ånd.
- Løsningen vil ikke løse trængselsproblemet på E-45 og igennem tunnelsen. Beregninger har vist at få år efter Egholmforbindelsen er færdig vil den nuværende tunnel være fyldt igen da Egholmforbindelsen kun giver ret begrænset aflastning.

Mvh.
Carsten Madsen
Klokkestabelen 65
9000 Aalborg

Ps. send venligst bekræftelse på modtagelse af dette høringssvar.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Høvring (hannehoevring407@gmail.com)
Titel: høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 14:23

Jeg ønsker hermed at komme med følgende indsigelser:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende

kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye

levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af rigtig mange grunde. Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Hanne Høvring

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maria Orwén (mariaorwen@yahoo.dk)
Titel: Indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 14:22

Vi flyttede til Aalborg for 6 år siden og synes oprigtigt det er en fantastisk dejlig by vi er flyttet til. Her er masser af liv, folk er søde og imødekommende og i modsætning til andre store byer er her frisk luft og højt til himlen. Det virker som om man virkelig har satset på at folk i Aalborg skal have det godt. Derfor er det også komplet uforståeligt at man nu med ét vil ødelægge livet for en meget stor del af Aalborgs befolkning ved at placere en motorvej klods op af tæt bebyggelse og føre den over Egholm der om noget er et åndehul for byens indbyggere.

Det virker som om man er fuldstændig ligeglade med alle de borgere der bor i Vestaalborg. For at gøre det endnu mere grotesk har kommunen lavet store udstykninger og altså flyttet tusindvis af mennesker ud i de selvsamme områder der vil blive hårdt ramt af støj og forurening. For at retfærdiggøre dette har man fået fabrikeret støjmålinger som mange eksperter peger på giver et alt for optimistisk billede af den faktiske støjforurening. Sådan gør man altså ikke i et demokrati!

Den 3. Limfjordsforbindelse skal etableres for at gøre livet bedre for de mange tusinder der hver dag lider under kødannelse på strækningen over Limfjorden. Det er helt grotesk at man i den process ødelægger livet for endnu flere mennesker. Den foreslåede linjeføring skal flyttes meget længere væk fra byen!

Mvh
Maria Schøler Orwén

Alfred Munkholms vej 23
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: soren@orwen.dk (soren@orwen.dk)
Titel: Indsigelse mod linjeføringen for den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 14:15

Denne indsigelse sætter ikke spørgsmålstegn ved behovet for at udvide trafikkapaciteten over Limfjorden, for man behøver bare tage et kig på de lange køer ved Limfjordstunnelen i myldretiden for at konstatere at mange mennesker i Aalborg og omegn spilder halve og hele timer hver dag med både økonomiske tab og ikke mindst tab af livskvalitet til følge.

Derimod forekommer placeringen klods op ad tusindvis af nyudstykninger, gennem det grønne område vest for Aalborg der tjener som rekreativt område for en stor del af byens befolkning og tværs over en enestående naturperle i Limfjorden så grotesk at den lige så godt kunne være taget ud af en Marx Brothers film.

Det er indiskutabelt at linjeføringen vil medføre et stort tab i livskvalitet for de titusindvis af mennesker der bor i Hasseris Enge og de andre områder i Vestaalborg. Allerede med de tilgængelige støjberegninger ser det slemt ud, men når man så tager med at beregningerne er gennemsnitsberegninger kræver det ikke den store fantasi at konkludere at tidspunkterne hvor støjen er markant højere end gennemsnittet også er de tidspunkter hvor folk er ude og vil blive generet af støjen. Læg hertil forureningen som sammen med støjen vil drive ind over hele byen ved vestenvind (hvilket der er ca. 99% af tiden). I Silkeborg har man på samme måde lavet bevidst optimistiske beregninger efter devisen, at det er lettere at få tilgivelse end tilladelse, og der sidder nu rigtig mange mennesker med store daglige gener og ingen mulighed for at få deres gamle liv tilbage. Det er ganske enkelt ikke et demokrati som det danske værdigt at lave politik på den måde.

Aalborg har over de seneste ti år fået ry for at være et sted hvor livskvalitet er i højsædet. Dette ry er man i hastig tempo igang med at ødelægge i sin iver efter vækst. I stedet for at vælge den rigtige løsning vælger man den billige løsning med bekymrende ligegyldighed over for de tusindvis af liv, man ødelægger. Mennesker har brug for frisk luft og rekreative områder. Kapacitetsudvidelsen over Limfjorden skal enten ske ved udvidelse af den eksisterende forbindelse eller med en placering meget længere væk fra tæt bebyggelse.

Søren Schøler Orwén
Alfred Munkholms Vej 23
DK-9000 Aalborg

Tlf.: (+45) 20 94 47 83

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maja Als Nielsen (malsnielsen@icloud.com)
Titel: Egholmmotervej
Sendt: 06-01-2024 14:11

Aalborg den 06-01-2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet
Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Klima

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.
Jeg undrer mig over at stort set samtlige politiske partier udtaler at det er vigtigt at tage hånd om vores klima, som det ser ud lige nu. Samtidig med at man vil udføre det ene klimabelastende anlægsprojekt efter det andet. Der er selvfølgelig behov for en god infrastruktur men det lader til at man ikke er særlig åben overfor de projekter, der belaster vores klima mindst. Fra politisk side har man ingen problemer med at tale om store ambitioner indenfor klimaet og at vi skal være foregangsland indenfor dette emne. Hvor er de store klima ambitioner henne i dette projekt? I andre lande er de begyndt at skrotte projekter som dette – vi er på ingen måde foregangsland hvad dette angår. Derudover udleder vi som land enorme mængder CO2. Vi ligger højt på den liste. ”*Danmark er blandt de 20 procent af landene i verden med det højeste klimaaftryk, fastslår Daniel Moran. Han er seniorforsker og har indsamlet materialet, som anvendes af blandt andre EU og Verdensbanken.”* Politikerne har utroligt travlt med at fortælle de danske borgere og i øvrigt også resten af verden hvor dygtige vi er med hensyn til klimaet. Men noget tyder på at disse udmeldinger bliver camoufleret i tvivlsomme beregninger for at få befolkningens opbakning. Dette gælder også Egholmsforbindelsen.
Egholmforbindelsen reelle klimaaftryk er kulsort, det burde være logisk for alle. Det stemmer ikke overens med de nærmest overambitiøse klimamål vi har sat i dette land. Jeg synes nærmere at det fortæller os hvor uambitiøse vi er, når der trods alt findes andre løsninger, der er bedre for klimaet.

Støj i boligområder

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO’s anbefalinger om, at støj fra

vejtrafik skal holdes under 53 dB.
I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje”. I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Et mere realistisk bud vil være at 26.000 borgere bliver plaget af støj som andre beregninger viser.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Utallige motorvejsprojekter i hele landet har medført uacceptabel støj til en masse borgere. Jeg er uforstående overfor at man vil fortsætte med at bygge motorveje i tæt befolkede områder. Det er fuldstændigt det samme man vil gøre med en Egholmlinje. Seneste udmelding vedr. disse udfordringer med støj, er at man vil sparre nogle af de støjskærme væk, som var først antaget. Derfor skal der ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. Ifølge Verdenssundhedsorganisationen (WHO) er støjforurening det andet største miljøproblem, når man taler sundhedseffekter, kun overgået af luftforurening.
I Danmark er stress blevet en tilstand alt for mange mennesker befinder sig i og er støt stigende. *”Støjforurening er et meget stort problem. Det kan medføre nogle ganske alvorlige lidelser, som skyldes den stress, støjen giver anledning til, siger Kåre Press-Kristensen, som er seniorrådgiver i Rådet for Grøn Omstilling.”*Støj fra trafik/motorvej må betegnes som ”langvarig stress” da støjen er konstant.
”Langvarig stress er en uhensigtsmæssig tilstand og øger risikoen for udvikling eller forværring af sygdom (Sundhed.dk)”. Langvarig stress øger bl.a. risikoen for: Hjerte-karsygdomme, depression, ulykker og forværring af kroniske lidelser, fx overfølsomhedssygdomme og type 2-sukkersyge (sundhed.dk).
Jeg forstår simpelthen ikke at man vil fortsætte med at udføre anlægsprojekter som fx Egholmlinjen, når vi besidder den viden som vi gør i dag.

Rekreative områder
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er

ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Med venlig hilsen
Maja Als Nielsen
Nørholmsvej 57
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mads Kannik (mkannik@icloud.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 06-01-2024 13:54

Aalborg den 06-01-2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Klima

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Jeg undrer mig over at stort set samtlige politiske partier udtaler at det er vigtigt at tage hånd om vores klima, som det ser ud lige nu. Samtidig med at man vil udføre det ene klimabelastende anlægsprojekt efter det andet. Der er selvfølgelig behov for en god infrastruktur men det lader til at man ikke er særlig åben overfor de projekter, der belaster vores klima mindst. Fra politisk side har man ingen problemer med at tale om store ambitioner indenfor klimaet og at vi skal være foregangsland indenfor dette emne. Hvor er de store klima ambitioner henne i dette projekt? I andre lande er de begyndt at skrotte projekter som dette – vi er på ingen måde foregangsland hvad dette angår. Derudover udleder vi som land enorme mængder CO2. Vi ligger højt på den liste. ”*Danmark er blandt de 20 procent af landene i verden med det højeste klimaaftryk, fastslår Daniel Moran. Han er seniorforsker og har indsamlet materialet, som anvendes af blandt andre EU og Verdensbanken.”* Politikerne har utroligt travlt med at fortælle de danske borgere og i øvrigt også resten af verden hvor dygtige vi er med hensyn til klimaet. Men noget tyder på at disse udmeldinger bliver camoufleret i tvivlsomme beregninger for at få befolkningens opbakning. Dette gælder også Egholmsforbindelsen.

Egholmforbindelsen reelle klimaaftryk er kulsort, det burde være logisk for alle. Det stemmer ikke overens med de nærmest overambitiøse klimamål vi har sat i dette land. Jeg synes nærmere at det fortæller os hvor uambitiøse vi er, når der trods alt findes andre løsninger, der er bedre for klimaet.

Støj i boligområder

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: ”Støjgener fra byveje og motorveje”, (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at ”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje”. I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Et mere realistisk bud vil være at 26.000 borgere bliver plaget af støj som andre beregninger viser.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Utallige motorvejsprojekter i hele landet har medført uacceptabel støj til en masse borgere. Jeg er uforstående overfor at man vil fortsætte med at bygge motorveje i tæt befolkede områder. Det er fuldstændigt det samme man vil gøre med en Egholmlinje. Seneste udmelding vedr. disse udfordringer med støj, er at man vil sparre nogle af de støjskærme væk, som var først antaget. Derfor skal der ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Ifølge Verdenssundhedsorganisationen (WHO) er støjforurening det andet største miljøproblem, når man taler sundhedseffekter, kun overgået af luftforurening.

I Danmark er stress blevet en tilstand alt for mange mennesker befinder sig i og er støt stigende. *”Støjforurening er et meget stort problem. Det kan medføre nogle ganske alvorlige lidelser, som skyldes den stress, støjen giver anledning til, siger Kåre Press-Kristensen, som er seniorrådgiver i Rådet for Grøn Omstilling.”* Støj fra trafik/motorvej må betegnes som ”langvarig stress” da støjen er konstant.

”Langvarig stress er en uhensigtsmæssig tilstand og øger risikoen for udvikling eller forværring af sygdom (Sundhed.dk)”. Langvarig stress øger bl.a. risikoen for: Hjerte-karsygdomme, depression, ulykker og forværring af kroniske lidelser, fx overfølsomhedssygdomme og type 2-sukkersyge (sundhed.dk).

Jeg forstår simpelthen ikke at man vil fortsætte med at udføre anlægsprojekter som fx Egholmlinjen, når vi besidder den viden som vi gør i dag.

Rekreative områder

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Med venlig hilsen

Mads Kannik

Nørholmsvej 57

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jeppe Gustafsson (jg@business.aau.dk)
Titel: klage vedrørende anlægsloven, planer om motorvej i egholmlinjen
Sendt: 06-01-2024 11:01

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

En anden er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Mvh

Ass. Professor emeritus Jeppe Gustafsson
Aalborg University Business School
Fibigerstraede 2
9220 Aalborg Oest
Denmark

Phone +45 22748006

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jette Højer (jette.gistrup@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 06-01-2024 10:50
Bilag: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.pdf;

Hermed følger "Indsigelse mod Egholmmotorvejen".

Jeg ser frem til at modtage en bekræftelse på modtagelsen.

Mvh
Jette Højer

Gistrup, den 6. januar 2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af ”myldretidstrafikken” fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med ”myldretidstrafikken”, når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser. Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
   Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
   Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
   Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
   På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.
4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.
5. **Asbest**
   Udover ovennævnte problemer ved gennemførelsen af Egholm-linjeføringen – er opfyldningen med asbestholdige materialer i Limfjorden inden for undersøgelses-korridoren.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre mit til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til dørs".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring.

Med venlig hilsen

Jette Højer
Lindekrogen 7a - 9260 Gistrup

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Thomsen (lth1408@gmail.com)
Titel: Anlægslov til Egholmmotorvej -NEJ TAK
Sendt: 06-01-2024 10:08

Høringssvar vedr anlægslov om 3 Limfjordsforbindelse over Egholm.

NEJ TAK lyder det herfra.

Brug pengene til nødvendige ting istedet for.
En motorvej over Egholm er IKKE bydende nødvendig.

Det findes andre og langt bedre alternativer som løser det lille trængselsproblem i myldretiden, meget mere effektivt. - læs blot alle høringssvar som belyser dette.

Egholmmotorvejen passerer ekstrem sårbare og stærkt beskyttede drikkevandsområder, som vil lide uoprettelig skade, og hvis uheldet er ude, kan det betyde drikkevand på flasker for Aalborgs borgere.

Blandt andet er der i Drastrup utallige regler og servitutter pålagt borgerne, hvor det bla er forbudt at bruge sprøjtemidler, gøde, dyrkning af jorden osv.

På vores ejendom har vi fået afslag på, at opsætte et lille simpelt solcelleanlæg på marken over samme indvindingsområde som motorvejen vil gennemtromle.

Såfremt motorvejen alligevel, imod 60% af Aalborgs borgeres vilje, gennemtrumfes vil alle servitutter vedr indvindingsområdet ophæves, og mere end 30 års arbejde (og kæmpe støtte fra EU) vil være spildt…. Lige som det rene drikkevand ikke længere vil være tilgængeligt for kommende generationer.

Egholmmotorvejen er en gennemsyret lokumsaftale uden den mindste smule sund fornuft.

Det er Folketingets ansvar at sikre et sundt og godt liv for borgerne.

Egholmmotorvejen - og udførelsen heraf - vil langsomt men sikkert kvæle Aalborgs borgere i støj og ASBESTstøv (se de mange høringssvar vedr ASBEST) mange år frem.

Venlig hilsen

Lone Thomsen
Nibevej 144
9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Brita Hvidbjerg (britahvidbjerg@outlook.com)
Titel: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 09:07

Nørresundby d. 6. januar 2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel.

Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser.

Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget lige så hurtigt som en Egholm-forbindelse.

Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel.

Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden.

Anlæg af en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. Trafikafvikling.

Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg.

Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg.

Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er inklusiv nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.

En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. Støj

Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. Natur og rekreative interesser.

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagte idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret.
Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.

Egholm er samtidig levested for beskyttede dyrearter, som lysbugede knortegæs , oddere og strandtudser Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv.
Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4.

Drikkevandsinteresser.

Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.
Jeg ved, at der fra anden side bliver mere dybtgående redegjort for flere retlige mangler i denne sag.
Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU.
Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling.
Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring.
Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Slutteligt vil jeg udtrykke min bekymring vedr. asbest depoterne i Limfjorden, hvor man ikke har lavet tilbundsgående undersøgelser af de miljømæssige konsekvenser ved anlæg af Egholmlinjen.

Med venlig hilsen
Brita Hvidbjerg

PS: Redigeret original tekst af Asger Nielsen.

Sendt fra Outlook til Android

Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten Pedersen (karstendp@gmail.com)
Titel: Motor vej nej tak
Sendt: 06-01-2024 08:21
Bilag: 20240106_081812.jpg;

Drikkevand: Det er planlagt at motorvejen i Egholmlinjen skal gå gennem området ved Drastrup, hvor en stor del af Aalborgs drikkevand udvindes. Man er forpligtet til at sikre borgerne rent drikkevand. Der bør ikke anlægges motorvej i forbindelse med området. Der er stor sandsynlighed for forurening både i anlægsfasen og i forbindelse med trafik på vejen.

Dyreliv: I området omkring Egholm lever flere fredede dyrearter, som man ønsker fordrevet for at gøre plads til motorvejen. Det drejer sig bl.a. om strandtudser, flagermus, odder, knortegæs, salamander.

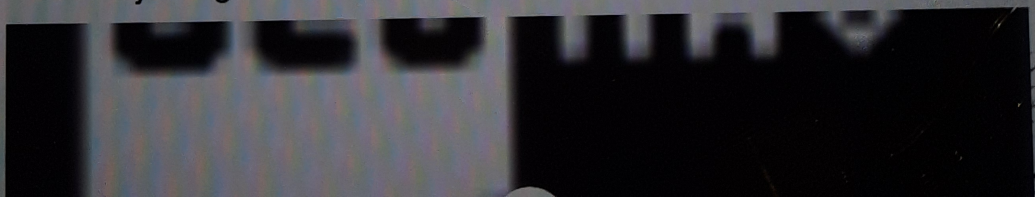
Bynær natur og klima: Motorvejen i Egholmlinjen vil få konsekvenser for den bynære natur syd for fjorden og for arealet "Verdens ende" nord for fjorden. Derudover vil øen Egholm miste sin værdi som åndehul og turistmagnet. Det kan ikke være rigtigt, at Aalborg skal rammes ind af støjende og forurenende motorvej både mod øst og vest.

Støj: Aalborg er plaget af støj. Et anlæg af motorvej i Egholmlinjen vil betyde støjforurening for over 20.000 borgere. Det fremgår ikke tydeligt i hvilken grad og hvordan man vil sikre støjdæmpning.

Vi står i klimaforandringer, som vi ikke ved, hvordan vi skal håndtere, og klimamål, som vi ikke ved, hvordan vi skal nå. Men det er helt sikkert, at anlæg af en motorvej kun gør problemet større. Det er uambitiøs og uansvarlig klimapolitik.

Nej tak til anlæg af motorvej i Egholmlinjen!

Karsten Dyrby Pedersen
Bøgeskov 3
8850 Bjerringbro



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbet Krogh (lisbetkrogh@yahoo.dk)
Titel: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.
Sendt: 05-01-2024 21:56

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Bevar vores natur på Egholm - bevar Aalborgs Vestby.

Egholm er en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Naturen spiller en vigtig rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på netop Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Udover vores natur og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde.
Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og for alle der ikke kører bil en mulighed for netop naturoplevelserne. Naturoplevelser både vi, vores børn og børnebørn skal opleve og ikke kun de 10x10 meter græstotter kommunen har været så gavmilde at putte et par steder på havnefronten i Aalborg.

Egholm er Danmarks største økologiske ø.
Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, med færgen fra Aalborgs Vestby tager det kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det giver en helt speciel stemning.
Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.
Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet.
Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.

Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolden Pil Tusindtunge. Trolden er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk “Den store troldefest”. Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre troldes i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.
Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør.
Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind.
Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.
Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.

> Jeg fik et chok, da jeg den 18.12.23 læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Desuden ville denne metode ikke have nogle effekter udtaler biolog og ekspert i oddere Morten Elmeros fra Aarhus universitet.

Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse.
(Der er rettet henvendelse til Dyrenes Beskyttelse til vurdering af disse hensigter).

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm nætterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Netop det at Egholm som ø deles i to, vil splitte øen af for altid, fordi støjen motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand.
I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer).
En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer).
fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Nyeste undersøgelse fra 2023 blandt byens borgere viser en stigende modstand mod netop Egholmforbindelsen.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm.
En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag lV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.

Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.

De to alternativer er:

1. Meget billigere end Egholm motorvejen.
2. Forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).

I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21.
Det er en fejl, der absolut bør rettes.
Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.
Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Vigtigt men ikke mindst.
Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.
Blot for at nogle kan komme nemmere til Aalborg Storcenter eller syd for fjorden.
Ergo er det ikke Aalborggensere der får glæde på nogen måde af forbindelsen. KUN gener - massive og voldsomt ødelæggende gener.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Når det erfares at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op.

Kort sagt, demokratiet i Danmark har spillet fallit. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er i den grad et demokratisk problem.

> “Et flertal af aalborgenserne ønsker ikke en motorvej over øen Egholm. I stedet bør den nuværende motorvej over Limfjorden udvides.
> Det viser en ny meningsmåling blandt 501 borgere i Aalborg Kommune, som Jysk Analyse A/S har foretaget på vegne af Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Trafikalt Folkeparti.
> Næsten 60 procent af de adspurgte foretrækker at få udvidet den nuværende motorvej og tunnelforbindelse øst om Aalborg.
>
> Kun 28 procent af de adspurgte foretrækker en motorvej over Egholm, mens de resterende
>
> 13% procent ikke har taget stilling.”

Kilde: https://arbejderen.dk/indland/flertal-af-borgerne-i-aalborg-er-imod-egholm-motorvej/

Med venlig hilsen
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4. stv
9000 Aalborg





Fotos: Lisbet Krogh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ula Wolfsen (wolfsenula@gmail.com)
Titel: Fwd: Egholm motorvej
Sendt: 05-01-2024 21:13
Bilag: Høringssvar Anlægslov Egholmmotorvej.pdf;

---------- Forwarded message ---------
Fra: **Ula Wolfsen** <wolfsenula@gmail.com>
Date: lør. 30. dec. 2023 kl. 16.50
Subject: Egholm motorvej
To: <tmt@tmt.dk>, <arp@tmt.dk>

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

2. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end

tidligere.

Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.

3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.

Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen

Ula Wolfsen

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

2. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme

måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end tidligere.

Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.

3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.

Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen

Ula Wolfsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jette B Nielsen (jetni@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar Egholm Linjen
Sendt: 05-01-2024 19:34

Aalborg 2024 5.Januar

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse-

Det er totalt ubegribeligt at man stadig vil fastholde en for længst forældet motorvejsstrækning, som oveni købet bliver landets dyreste 20 km. Det vil ifølge flere velrenomerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation være meget bedre og billigere at anlægge et parallel rør. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget-som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Så vil hele den tilvækst, som foregår i vest også blive tilgodeset.

1 Støj

Ved en vestlig forbindelse vil hele Aalborg blive omkranset ef et støjhelvede som langt vil komme til at overgå de tilladte 58db. Oveni købet vil store dele af motorvejen komme op i en højde på 10 meter. Støjen vil med vestenvind blive ført ind over store dele af Aalborg, og dermed gøre en stor andel huse usælgelige.

2 Drikkevandsinteresser

man har i årevis arbejdet på at beskytte vores drikkereservoirer. Man måtte ikke afgræsse med dyr ellers skulle man opsamle deres efterladenskaber. Visse afgrøder måtte ikke dyrkes, men når en motorvej planlægges må der gerne være irresible konsekvenser for vores stadig fine drikkevand. Der vil være overhængende fare for ”uheld” under etableringen, for ikke at snakke om trafikafviklingen bagefter.

3 Natur og rekreative interesser

Den planlagte motorvej vil skære tværs igennem væsentlige naturområder. Øster Å dalen, Hasseris Enge og selvfølgelig Egholm, som også tilføjer endnu et problem. De beskyttede dyrearter såsom Odder, Strandtudse, flagermus og sjældne gæs. Pludselig skal EU`s Habitatsdirektiv ikke overholdes. Odderne skal jages væk. Natura 2000 bliver helt tiet ihjel.

4.Forurening.

Det allermest katastrofale ved projektet er den totale benægtelse af asbest problematikken. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af asbest kræft tilfælde, og nu skal vi så udsættes for endnu en katastrofe. Enhver med øjne i hovedet kan ved selvsyn se asbeststykker ligge og flyde ude i området. Desuden er det en fact at man igennem mere end to år dagligt har dumpet mere end 50 lastbilers asbest holdige affald i området. Vil Trafikministeren tage ansvar for kommende asbest kræft tilfælde?

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget. Forhåbentligt vil indsigelserne være nok til at droppe et helt uanstændigt projekt kun til glæde for entreprenører og asfalt industrien

Med venlig hilsen

Jette Bukhave Nielsen

Bygaden 61 c

9200 Aalborg sv

mobil 26181255

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tonni Nielsen (tvest@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar Egholm Linjen
Sendt: 05-01-2024 19:28

Aalborg d 5/1-2024

Egholm Motorvejen – en skændsel økonomisk og miljømæssigt.

Grunde til IKKE at anlægge Egholm linjen:

-Økonomisk en katastrofe. Allerede blevet 75 % dyrere end først antaget

-Miljømæssigt ganske enkelt hul i hovedet.

- truede dyrearter vil forsvinde helt fra Egholm som følge af vandalisering af Natura 2000 området v /på Egholm
- vandreservoir ødelægges(Aalborgs 2' største)
- Støjhelvede for naboerne
- CO2 udledningen i fantasilioner tons
-

-Det er desuden dokumenteret at Egholm linjen kun vil, ganske vist i begrænset omfang, aflaste tunellen frem til 2035, hvorefter trængslen på tunellen vil være den samme som i dag.

-Da det er et faktum at alle virksomheder samt det nye hospital ligger tæt på den eksisterende E45, og derfor ikke vil benytte en evt Egholm linje, er det en eklatant fejltagelse at bygge en Egholm linje. Både resursemæssigt og økonomisk - De eneste der vil tjene på det er entrepenørerne. Alle andre er tabere.

Det ville være **laaangt** mere rentabelt at udvide tunnellen med et extra rør, og evt facilitere flytning af virksomheder fra f.eks Sæby til syd for fjorden – det vil koste nogle få millioner altså 1/4 promille af en ny Egholm linje. HUSK det er mine penge I vil bruge – uden rettidig omhu !!!!

Og husk så lige at aftale med tyskerne, at de skal bygge en bro ved Hamborg – her er der de samme problemer/ udfordringer.....

Tonni V-Nielsen

Bygaden 61c

9200 Aalborg

tvest@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lærke Kramer (larkekramer@gmail.com)
Titel: DEN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE SKAL STOPPES!
Sendt: 05-01-2024 19:14

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Eneberg Nielsen (menie@bio.aau.dk)
Titel: Høringssvar d. 3. limfjordsforbindelse - DROP PROJEKTET
Sendt: 05-01-2024 18:19
Bilag: Høringssvar Egholm Motorvej.docx;

Kære Transportministeriet

Hermed Høringssvar MOD at bygge en 3. limfjordsforbindelse over Egholm

Venligst,
Morten

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Morten Eneberg Nielsen
PhD Fellow | Section of Biotechnology | Center for Microbial Communities
Department of Chemistry and Bioscience
Email: menie@bio.aau.dk | Web: www.en.bio.aau.dk | Web: www.cmc.aau.dk
Aalborg University | Fredrik Bajers Vej 7H | 9220 Aalborg East | Denmark

Høringssvar om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Morten Eneberg Nielsen
Hobrovej 70A
9000 Aalborg

En motorvej over Egholm vil skade det fantastiske naturfrirum som øen idag udgør for Aalborgs og omegns indbyggere. Øen er et skønt opholdsrum med shelter, skov og mulighed for smukke gå- og badeture. Derudover er øen – jf. diverse rapporter – hjemsted for flere rødlistede arter og et motorvejsprojekt vil således påvirke biodiversiteten.

Derudover er det usammenhængende at vi i en tid med klimaforandringer og tiltag mod klimaudledningsgasser, at vi udbygger netværket for privatbilisme. Vi burde derimod bruge de penge (som i øvrigt er en kæmpe investering!) på projekter der giver incitament til at flytte personer fra privatbilisme til offentlig transport ved at investere mere i den kollektive trafik.

Jeg håber meget, at I vil tage mit høringssvar til overvejelse og DROPPE projektet.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michel Mignon (rolighedsvej18@gmail.com)
Titel: Fwd: Egholmforbindelsen- Indsigelse - Vestlig forbindelse løser ikke trængselsproblemet nok
Sendt: 05-01-2024 18:01

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen.

Vestlig forbindelse løser ikke problemet med trængsel ved E45, Limfjordstunnelen.

Ifølge Vejdirektoratets egne beregninger af trafikudviklingen, vil Egholmslinjen ikke aflaste E45 tilstrækkeligt til at undgå at kapicitetsgrænsen ved Limfjordstunnelen igen er nået omkring år 2035. Det er kun få år efter åbningen af Egholmsmotorvejen.

Aalborg udvikler sig mod øst, og det har i særklasse været tilfældet siden 2011, hvor Egholmmotorvejen blev besluttet.

Herude ligger Universitetet, det kommende Supersygehus, de store arbejdspladser, Aalborg Havn, boligkvarterer etc.

Aalborg Kommune by-udvikler lige nu Stigsborg-området på østsiden af Nørresundby, hvor en helt ny bydel vil rumme 7.500 mennesker lige ved E45.

E45 er allerede overbelastet trafikalt og kan ikke følge med behovet, da slet ikke i fremtiden.

Jeg er enig med trafikforskere (fx Anker Lohmann-Hansen) der påpeger at en udbygning af den eksisterende forbindelse – altså et ekstra rør eller to ved siden af den nuværende tunnel – er den indlysende rigtige løsning for både mennesker og natur og trafikale forhold i regionen.

En udbygning af E 45 kan ikke vente.

En vestforbindelse over Egholm er at betragte som en motor-ringvej for Aalborg kommune og bør ikke betales af staten.

Venlig hilsen
Michel Mignon
Rolighedsvej 18
9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Britta Edelberg (brittaedelberg@gmail.com)
Titel: Høringssvar planer om motorvej ved Egholm
Sendt: 05-01-2024 17:59

Nej til motorvej ved Egholm.
Vi har nok motorveje i vores lille land. Motorveje fremmer bilismen, som bruger mange ressourcer både til produktion af biler og veje og udleder tilsvarende masser af CO2. Sten og grus er blevet en mangelvare osv. Endelig ødelægger motorveje naturen og skaber støjhelvede i et meget bredt bælte, der hvor de anlægges.
Nej til motorvej ved Egholm. Begynd og brug jeres kræfter til tog og cykelstier, så skal I se at vi godt kan ændre transportvaner.
Med venlig hilsen
Britta Edelberg
Hover Kirkevej 49
7100 Vejle

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michel Mignon (rolighedsvej18@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej - IIndsigelse - Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere
Sendt: 05-01-2024 17:59

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvirderingen.

Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere

Den påtænkte motorvej i Egholmlinjen har et klart alternativ - en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45.

Når der findes et alternativ, skal det anvendes for at beskytte truede dyrearter.

Staten overholder dermed lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser.

Med venlig hilsen

Michel Mignon
Rolighedsvej 18
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Vinther (lisbeth-vinther@vinsor.dk)
Titel: Høringssvar. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 17:42

Til Trafikministeren/Trafikministeriet
Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser,
   at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.
2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virkeborgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.
3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til døre".
Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Mvh.
Lisbeth Vinther
Slåenvej 2
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmsmotorvej - Høringssvar: Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere
Sendt: 05-01-2024 17:07

Den påtænkte motorvej i Egholmlinjen har et klart alternativ - en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45.

Når der findes et alternativ, skal det anvendes for at beskytte truede dyrearter.

Staten overholder dermed lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser.

Med venlig hilsen

Mie M. Sloth
Kong Georgs Vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Janos Ørbæk Damm (janosdamm@gmail.com)
Titel: Høringssvar fra Janos Christian Ørbæk Damm (Borger i Aalborg) angående forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 17:06
Bilag: Høringssvar fra Janos Christian Ørbæk Damm angående forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Hermed vedlægger jeg mit høringssvar imod lovforslaget om anlægningen af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm

Mvh Janos Christian Ørbæk Damm, Aalborg

HØRINGSSVAR TIL:

Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Afsender:

Navn: Janos Christian Ørbæk Damm

Adresse: Absalonsgade 4, 2 th. 9000 Aalborg

Kontakt: janosdamm@gmail.com

Telefon: 27 62 08 86

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk

stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmsmotorvejen - Indsigelse pga. støj og visuel påvirkning af det vestlige Aalborg og naturområder.
Sendt: 05-01-2024 17:03

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvirderingen.

Indsigelse pga. mangelfuld miljøkonsekvensrapport uden info om højt placeret motorvejsføring, støj herfra og visuel påvirkning

I det udgivne materiale kan man ikke se at motorvejsføringen gennem Sofiendal Enge, Hasseris Enge, over Egholm, gennem Lindholm hen over Lufthavnsvej, Thistedvej, jernbanen til lufthavnen, Høvejen og videre til Voerbjerg og E39, kommer til at løbe højt hævet på en 6-10 meter høj jordvold.

Denne høje føring fremgår slet ikke klart af materialet, der i 2D viser en linjeføring, som får alle til at tro, at det er en linjeføring i terræn.
En visualisering betalt af en lokal FB gruppe viser katastrofens omfang.
Borgerne aner ikke, hvad der rammer dem.

Det er støjmæssigt en katastrofe for hele vest-Aalborg, der med kraftig vestenvind får støjen ind over den hidtil stille del af byen.

Det er en visuel katastrofe for samme område, hvor en høj ”mur” mod vest fremover vil udgøre horisont mod vest, og hvor solen går ned i ”muren” i stedet for i horisonten.

Dette kan ikke afhjælpes af støjværn, der blot vi øge den visuelle katastrofe, og være uhyre svære og dyre at anlægge senere pga. den høje føring.
En lavere føring er formentlig urealistisk i dette område, s¨en udbygget østforbindelse ved E45 er det korrekte alternativ.

Med en udbygning af E45 undgår vi en by omkranset af sundhedsskadelig og visuel støj.

Med venlig hilsen

Mie M. Sloth
Kong Georgs vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: john@momsensloth.dk (john@momsensloth.dk)
Titel: Egholmsmotorvejen - Indsigelse pga. støj og visuel påvirkning af det vestlige Aalborg og naturområder.
Sendt: 05-01-2024 17:03

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvirderingen.

Indsigelse pga. mangelfuld miljøkonsekvensrapport uden info om højt placeret motorvejsføring, støj herfra og visuel påvirkning

I det udgivne materiale kan man ikke se at motorvejsføringen gennem Sofiendal Enge, Hasseris Enge, over Egholm, gennem Lindholm hen over Lufthavnsvej, Thistedvej, jernbanen til lufthavnen, Høvejen og videre til Voerbjerg og E39, kommer til at løbe højt hævet på en 6-10 meter høj jordvold.

Denne høje føring fremgår slet ikke klart af materialet, der i 2D viser en linjeføring, som får alle til at tro, at det er en linjeføring i terræn.
En visualisering betalt af en lokal FB gruppe viser katastrofens omfang.
Borgerne aner ikke, hvad der rammer dem.

Det er støjmæssigt en katastrofe for hele vest-Aalborg, der med kraftig vestenvind får støjen ind over den hidtil stille del af byen.

Det er en visuel katastrofe for samme område, hvor en høj ”mur” mod vest fremover vil udgøre horisont mod vest, og hvor solen går ned i ”muren” i stedet for i horisonten.

Dette kan ikke afhjælpes af støjværn, der blot vi øge den visuelle katastrofe, og være uhyre svære og dyre at anlægge senere pga. den høje føring.
En lavere føring er formentlig urealistisk i dette område, s¨en udbygget østforbindelse ved E45 er det korrekte alternativ.

Med en udbygning af E45 undgår vi en by omkranset af sundhedsskadelig og visuel støj.

Med venlig hilsen

John Sloth
Kong Georgs Vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmforbindelsen- Høringssvar- naturhensyn-
Sendt: 05-01-2024 17:01

Naturhensyn

Egholmsforbindelsen vil have fatale naturødelæggelser på flere områder både syd- og nord for fjorden og ikke mindst på Limfjordsøen Egholm.

På Egholm er der flere truede og ovenikøbet EU habitatbeskyttede dyrearter, herunder oddere, flagermusarter, etc.

Den udfærdigede miljøkonsekvens rapport mangler en juridisk korrekt undersøgelse af, om der er brugbare alternativer. En mulighed for at undgå fravigelse af EUs miljødirektiver vedr. både vand, habitater og fugle!

Når man graver og fritlægger asbest depoter vil det påvirke vandkvaliteten, alene ved fragtning bort fra området vil der ske betydelig vandforurening.

Hvordan det vil påvirke grundvandet tør jeg slet ikke tænke på.

Vil vi et Danmark med støj forurening overalt? Aalborg er i forvejen den mest støjplagede by i Danmark.

Støj forurener naturens liv og -oplevelse.

Mvh

Mie M. Sloth

Kong Georgs Vej 10

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Sofie Hansen (annesofiehansen@live.dk)
Titel: Høringssvar fra Anne Sofie Hansen (Borger i Aalborg) angående forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 16:59
Bilag: Høringssvar fra Anne Sofie Hansen angående forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Hermed vedlægger jeg mit høringssvar om hvorfor jeg er meget imod!

Mvh

Anne Sofie Hansen

HØRINGSSVAR TIL:

Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Afsender:

Navn: Anne Sofie Hansen

Adresse: Absalonsgade 4, 2 th. 9000 Aalborg

Kontakt: annesofiehansen@live.dk

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk

stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Nej til Egholm motorvejen.
Sendt: 05-01-2024 15:49

Stop dette vanvittige projekt med at lukke Aalborg inde af motorveje. Vi skal som by være stolte af at have en ø. Hvilke andre byer kan prale med det. Det er jo en turistattraktion, vi bør prale med. Hvor man tager færgen til øen og finder dejlig natur og ro. I stedet ødelægges byen nu fuldstændig for altid.

Jeg har i 20 år hver dag kørt på arbejde til Aalborg gennem tunnellen uden problemer. Der er lidt trafik om morgenen kl. 8 og igen kl. 16, men trafikken glider lige så stille af sted. Det er jo ingen samligning med feks. København. Der er kun kødannelse ved uheld, og det kan kun løses ved et ekstra rør. Desuden ligger alle de store arbejdspladser og det kommende supersygehus i den østlige del af byområdet. Der er bedre og billigere alternativer end Egholmlinjen, der bør kigges på.

Vi skal værne om naturen, siger politikkerne, men her bliver gjort stik lige modsat. Så megen naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby og Egholm. Truede dyrearter er i fare der i blandt lysbugede knortegæs, odder, strandtudse, spidssnudet frø, 10 slags flagermus og sjældne mosehornugler. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Og hvad med med vores drikkevand. Hvad med fjorden og alt det asbest, der flyder rundt i vandet og som man kan se, der bliver skyllet op. Men påståes ikke findes. Skal der nu til at graves i det, så det endnu engang hvirvles op til skade for befolkningen.

Vi er mange der kommer til at bo i et støjhelvede. Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjbelastede byer. Egholmlinjen berører så mange mennesker. Støj er sundhedsskadelig for mennesker. Al vind der kommer fra syd og hele nord tager støjen med til Lindholm. 70% af den danske vindretning ligger i det område. Boligpriserne vil falde drastisk og folk vil begynde at søge væk her fra. Er det det I vil opnå ? Desuden ligger der mange daginstitutioner tæt op af Egholmslinjen. Støj påvirker også indlæringsevnen. Frygter fremtiden for næste generation.

Det koster 7,3 milliader kr. , hvor af Aalborgs borgere via skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM -redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansirende på et statsligt vejanlæg.

Tid til omtanke !

Hilsen Lene Thomsen Åvej 18 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Claus Haulund (clauschc@outlook.dk)
Titel: Høringssvar: Bæredygtige alternativer i stedet for motorvejen over egholm
Sendt: 05-01-2024 14:51

Bæredygtige alternativer til motorvejen over Egholm

I klimakampens æra står vi over for en presserende udfordring: nødvendigheden af at omvurdere og revidere investeringer, som ikke bidrager til at reducere CO2-udledningen eller partikeludledningen. De påtænkte investeringer for egholmmotorvejen, der ikke gavner CO2-udledningen og argumenterer for en øjeblikkelig refleksion og omstilling mod mere hensigtsmæssige løsninger med miljøet langt mere i fokus.

Projekter, der ikke direkte adresserer CO2-udfordringen, bør straks sættes på pause for at muliggøre en grundig evaluering af mere energi effektive alternativer. En markant omfordeling af ressourcer mod udviklingen og implementeringen af vindmølle-, PTX-, solcelle-, og andre bæredygtige teknologier prioriteres. Disse teknologier ikke alene reducerer CO2-udledning, men skaber også bæredygtige varige arbejdspladser, hvilket er afgørende for fremtidens økonomiske og miljømæssige trivsel i hele Danmark.

Kig tilbage på vindmølle industrien, var der ikke investeret massivt i denne branche af den tids regering, var vi aldrig nået til at være verdensførerende i denne branche med 1000vis af arbejdspladser i Danmark.

Et motorvejsprojekt vil i høj grad tiltrække udenlandske lavtløns korttids arbejdere, rejser endnu flere spørgsmål om lokal beskæftigelse og langsigtede samfundsøkonomiske gevinster og allerede er under 1.

Jeg synes klart man skal afbryde processen og revurdere hele det ekstrem dyre projekt.

Vh
Claus Haulund
Vesterbrogade 6b
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj Danmark Laursen (kaj@hasseris.dk)
Titel: høring vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 05-01-2024 14:35

Høringssvar vedr. Egholm-motorvejen.

Jeg er - stort set - enig i samtlige argumenter mod den 3. Limfjordsforbindelse.

TEMAERNE:

- Støjgenerne

- Tidligere grundvandsaftaler der bliver ignoreret

- Asbest-affald - jeg har gået ture oven på asbesten - først i 80erne, men nu er der efterhånden kommet et jordlag, græs og anlagt sti ovenpå affaldet.

- Ødelæggelse af herligsværdien - det at have en grøn plet "midt" i stor-byen - gå-ture og en dejlig frokost på KRONBORG - uden biler og larm. Det må ikke ødelægges.

I dette høringssvar vil, jeg understrege de økonomiske grunde der er - iflg. Lektor Kaj A. Jørgensen - til ikke at gå videre med den vestlige forbindelse, men kigge på østlige forbindelse. Personligt mener jeg - mere generelt - det er helt andre områder i vores fællesskab/samfund, der trænger til forbedringer og penge fra vores FÆLLES-KASSE.

Hilsen

Kaj Danmark Laursen

Mester Eriksvej 10

9000 Aalborg

21563929

Mail: kaj@hasseris.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nanna Burcharth (nannaburcharth@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmforbindelsen
Sendt: 05-01-2024 14:34

Der er ingen tvivl om, at det er nødvendigt med en udvidelse af limfjordsforbindelsen, men den foreslåede forbindelse over Egholmen er efter min og mange andre borgeres plus eksperters mening ikke den optimale løsning og er baseret på mangelfuld, tvivlsom og ifølge mange eksperter forkert dokumentation. En alternativ mulighed kan foretages med en billigere og på mange måder for miljøet og borgerne mindre skadelig løsning ved en udvidelse af den eksisterende tunnelforbindelse.
I nutidens byplanlægning er grønne områder højeste prioritet. Her vælger man at gå stik imod denne udvikling og nedlægger et attraktivt grønt område så at sige midt i et storbymiljø.
Man er også blevet mere bevidst om støjforurening og den store belastning støj indebærer for det enkelte menneske. Her belaster man et stort nyetableret boligområde med en støjfaktor som overstiger det acceptable, og man vælger at anlægge en ny højtrafikeret vej klods op af boligområdet og foreslår en utilstrækkelig og fordyrende støjafskærmning, der lukker boligområdet inde.
Situationen er særlig slem på grund af den meget stærke og fremherskende vestenvind, som fører både støj og forurening ind over boligområdet.
Det er alle ulemper, som kan undgås og minimeres ved en udvidelse af den eksisterende tunnel øst for byen, hvor man også undgår at begå den store fejl, det er,
at lukke den centrale del af Aalborg ind mellem to store trafikårer.

HVAD ER DER BLEVET AF JER POLITIKERES MANGE ORD OG LØFTER OM GRØNNE, KREATIVE OG STØJFRIE MILJØER I DE DANSKE BYER???

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: naturasger@gmail.com (naturasger@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 13:27
Bilag: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.docx;

Til Trafikministeren/Trafikministeriet.

Vedhæftet finder I min indsigelse mod ovennævnte udkast til anlægslov.

Med venlig hilsen

Asger Nielsen
Hjulmagervej 15
9300 Sæby
Mobil 51813436

Sendt fra Mail til Windows

Sæby den 5. januar 2024

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. **Trafikafvikling.**
   Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.
   En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.
2. **Støj**
   Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødig ekstra støjbelastning. De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej. Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.
3. **Natur og rekreative interesser.**
   Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.
Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del, hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.
Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU´s Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.
På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. **Drikkevandsinteresser.**
   Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU´s Habitatdirektiv. Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til dørs".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Med venlig hilsen

Asger Nielsen
Hjulmagervej 15
9300 Sæby
Mobil 51813436

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gurli Jensen (gurlijensen@live.dk)
Titel: Indsigelse mod etablering af eventuel motorvej gennem Aalborg og Egholm
Sendt: 05-01-2024 12:33

Indsigelse mod etablering af en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.
Som borger i Aalborg kommune er jeg stærkt modstander mod forslaget om en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.
Det strider fuldstændig mod klimapolitik, grøn omstilling og at passe på livs truede dyrearter.
For ikke at tale om dårlig livskvalitet for de mennesker der bliver ramt af støjgener, både under arbejdet og når motorvejen ville være der.
Beslutningen er taget på et helt forkert grundlag, uden hensyn til mennesker, natur og dyr.
Den daværende transportminister, som nu ikke længere fungerer som sådan, vores afgåede borgmester Thomas Kastrup Larsen, har ikke givet andre alternativer en chance. Tværtimod har vores afgåede borgmester, stiftet Aalborg Alliancen, hvis medlemmer støttede op om beslutningen, ved at opnå fordele når de manglede arbejdskraft til deres firma. Dette er der sat spørgsmålstegn ved, om overhovedet er lovligt rent forvaltningsmæssigt, da der her er tale om at forfordele nogen fremfor andre. Sagen ligger i Ankestyrelsen, stadig ikke nogen afklaring, nu snart efter to år!
Odderen er i fare for at uddø, og den trives og lever på Egholm. Her har man så fundet ud af at skræmme den væk med hundelugte a la hundelorte. Dette vil helt sikkert ende i EU, da Odderen er et fredet dyr. Foruden andre unikke dyr, …
Uroen breder sig også omkring asbest forureningen, der ses tydeligt, vi har grelle eksempler her i Aalborg om mennesker der får lunghindekræft af at have fjernet asbest. Det kan man da ikke være overhørig!
Vi ved også at støj fra trafik påvirker os mennesker, i meget negativ rentning, dette vil få konsekvenser for rigtig mange mennesker i Aalborg, både under arbejdet med og når/hvis motorvejen kommer. Vi er ikke Nordens Paris, som vores afgående borgmester yndede at kalde Aalborg, men bare vores skønne Aalborg, hvor vi gerne vil bevare unik natur og dyr, til glæde for vores indbyggere..
Desuden foregår udbygningen af Aalborg meget i Øst, Super sygehus, universitet, Gigantium, nye bydele.. så det skriger til himlen at man så vil anlægge en motorvej i vest!
Der er så meget der stritter mod at få en motorvej gennem Aalborg og over grønne arealer at dette må give anledning til at finde alternativer!
Gurli Jensen
Flintevej 5A
9000 Aalborg
Tlf. 61305381
Jeg vil gerne have en kvittering på at dette er modtaget

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gurli Jensen (gurlijensen@live.dk)
Titel: Indsigelse mod motorvej gennem Aalborg og over Egholm
Sendt: 05-01-2024 12:33

Jeg begriber ikke at man ikke undersøger alternativer, da denne løsning ødelægger natur og giver støjgener for rigtig mange aalborgensere.
I en tid hvor vi kan se hvad der sker med vores klima, og hvor fokus hele tiden er på grøn omstilling, er dette projekt fuldstændig skudt ved siden af.
Egholm er en skøn lille oase ud for Aalborg, hvor dyrelivet er unikt, og freden sænker sig.
Der findes Oddere, der er fredet, og som man tror man kan flytte ved hjælpe af hundelorte!
Der vil helt sikkert blive klaget over en sådan eventuel beslutning til EU ..
Som borger i Aalborg, føler jeg at man som borger, der elsker Aalborg og dens grønne arealer bliver kørt over af en gammel beslutning, som vores nu afgåede borgmester Thomas Kastrup Larsen var med til at beslutte var en fantastisk løsning, og oven i købet etablerede en Aalborg Alliance, der skulle stå bag denne beslutning, og derved opnå fordele i forbindelse med mangel af kvalificeret arbejdskraft! Denne ligge nu i Ankestyrelsen og afventer om det overhovedet (forvaltningsretsligt er lovligt! Har ventet på svar i to år!)
Dette var med til at understøtte af Aalborgs borgere skulle stå bag denne beslutning, det passer ikke!
Thomas Kastrup Larsen trak sig som borgmester… hvorfor mon?

tak

a

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Aagaard (aagaard.morten@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 12:24

Hej arp og trm
Efter sigende skal indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse skrives til jer.
Hvis det ikke er tilfældet, vil jeg bede jer om at korrigere mig sende mig det korrekte sted hen.

Min indsigelse er

1. Jeg er beboer 2-300 meter fra tilkørsel og motorvej. Jeg har løbet, cyklet og badet i området i 25 år.
   Det er en livskvalitetsreduktion, at der etableres en motorvej der, så tæt på byen.

2. En byplanprofessor sagde for år tilbage, at veje skaber sit eget behov. Eller sagt på en anden måde, når man først har sat for sig foran rattet i en bil, er vanens magt og gps tunet ind på motorvejen.
   Man har i 30-40 talt for miljøet og klimaet det er ikke klimavenlig politik at stille flere motorveje op. Ja, man kalder det udvikling, men nej, det er miljøafvikling.

--
Morten Aagaard
Guldborghaven 23
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Madsen (madamemadsen@outlook.dk)
Titel: VS: Høringssvar angående den projekterede 3. Limfjordsforbindelse over Egholm...
Sendt: 05-01-2024 11:34

Jeg finder det bekymrende og stærkt foruroligende for den demokratiske proces, at borgernes inddragelse i beslutningsprocessen vedrørende den projekterede Limfjordsforbindelse over Egholm er blevet reduceret til en barok "skueproces", bl.a. på grund af,

- **At Transportministeriet kategorisk nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring**, så der kan skabes et reelt og retvisende sammenligningsgrundlag
- **At myndighederne frejdigt postulerer, at der ikke findes andre alternativer til løsning af trængslen**, hvilket jo er grotesk, da en gennemtænkt og fornuftig udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år. Den vil endda være mere fordelagtig end Egholmmotorvejen, da den dels er billigere og mere miljøvenlig, og dels fordi trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges.
- **At Folketingsmedlem og trafikpolitisk ordfører (V) ikke bare er ligeglad med – men BEDØVENDE ligeglad med** – at beskyttede arter, der er optaget på habitatdirektivets bilag IV, påvirkes i særlig grad, hvis deres yngle- og rastesteder påvirkes permanent.

    - Der henvises til et læserbrev i Nordjyske dateret den 26. februar 2021, hvor han giver han udtryk for følgende holdning: *"Der er ikke mange ord eller tal i den nu opdaterede VVM-redegørelse, der kan tale imod en igangsætning. Og strandtussen, den spidssnudede frø og den lysbugede knortegås - som jeg i øvrigt i denne sammenhæng er **bedøvende** ligeglad med - vil ikke kunne forsinke byggeriet."*
    - Det visuelle bevis for oddere og unger på Limfjordsøen får dog heller ikke denne gang det nordjyske folketingsmedlem Preben Bang Henriksen (V) til at ryste på hånden. Ligesom ved tidligere debat om beskyttede dyrs betydningen for etableringen af Den 3. Limfjordsforbindelse og folketingspolitikerens holdning, lyder det i (TV2 Nord - 22. mar. 2023, kl. 18:51): *"Overhovedet ingen. Jeg kan sige med det samme, at om det er knortegåsen, den spidssnudet frø, odderen eller strandtudsen, så kommer de ikke til at ligge i vejen for udviklingen i Nordjylland."*

- **At en aktindsigt har afsløret**, at transportministeren bevidst har blokeret for Miljøstyrelsens kritiske vurdering af den omdiskuterede Egholmmotorvej ved Aalborg. Det lugter af, at transportministeren vil forhindre, at Folketinget oplyses om ALLE kendte miljøproblemer.
- **At både Miljøstyrelsen , Miljøministeriet og Aalborg Kommune** har meldt sig i koret, der gerne vil have mere tid til at komme med meningsfyldte og fyldestgørende høringssvar, for med sølle fem ugers høringsfrist hen over jule- og nytårsferien, har det ikke efterladt hverken borgere eller embedsfolk nok dage og timer til at gennemgå de mange dokumenter (mere end 1.000 sider svært tilgængeligt læsestof)

    - Den almindelige borger har INGEN muligheder for at sætte sig grundigt ind i f.eks. miljøkonsekvensvurderingen for 3. Limfjordsforbindelse, Aalborg Kommunes høringssvar til Transportministeriet over forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse osv……

Jeg mener, kort sagt, at den politiske inddragelse af borgerne i processen mildt sagt overgår folkekomedien **Kejserens nye klæder**! Og det er vel overflødigt at tilføje, at jeg også føler mig temmelig sikker på, at den af Vejdirektoratet anbefalede motorvejsforbindelse over Egholm er til skade for ALT OG ALLE, da den er

unødvendig, dyrere end alternativerne og til stor gene og skade for dyr, mennesker og nærmiljøet!
Lone Bjerring Madsen
Carl Klitgaards Vej 21, 3.th.
9400 Nørresundby

Mobil: +45 26478113
Email: madamemadsen@outlook.dk
Email: lonemail@stofanet.dk

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dorte Reinhold Christensen (dortereinhold@hotmail.com)
Titel: Høringssvar ang, Egholm forbindelsen.
Sendt: 05-01-2024 11:00

Kvittering for tilsendt Høringssvar ønskes tilsendt.

Transportministeren.

arp@trm.dk

Høringssvar vedr. Egholm motorvejen.

Jeg er modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, over Egholm.

Den løser ikke de mange trængsel problemer der er mellem Aalborg og Nørresundby

Der vil stadig være De store sammenfletnings problemer når motorvejens trafikken mødes med bytrafikken med mange farlige situationer, med skader, lemlæstelser og lidelser for utallige mennesker.

Derfor vil jeg vælge den nye city tunnelløsning udarbejdet af Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen og Lektor emeritus i Trafik-og byplanlægning, AAU hvor man adskiller lokaltrafikken fra motorvejstrafikken så man undgår flere sammenfletningsulykker. Jeg forstår ikke, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM`en for kun en linjeføring. Jeg undrer mig også over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i af nærheden til Natur 2000- området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vest forbindelsen?

Hvordan kan man i det hele taget finde på at lave en Egholm løsning hvor man lukker Aalborg inde mellem 2 motorveje, ovenikøbet beliggende i de mest lavtliggende områder vest for Aalborg som vil / kan blive oversvømme allerede i 2050, hvor hele Egholm vil blive oversvømmet og det kun 20 år efter færdiggørelsen Den eksisterende tunnel er allerede ved at blive stormflodssikret?

Hvorfor i det hele taget lave, 1. motorvej, 1. tunnel og 1. bro, når man kan lave 1.City tunnel der løser flere Trængsel problemer end Egholm forbindelsen, til ca. den halve pris.

Ved en ulykke i et tunnelrør vil motorvejsstrækningen mellem Gug og Sundsholmen vær uden reel mulighed for at komme frem til Egholms forbindelsen.

Hvad ved spidserne i Aalborgalliancen egentlig om Egholms forbindelsen når Direktøren for Normark Maskinfabrik i udsendelsen Frisk og Pind DR.TV (4. november 2021) kan sidde og sige at han ikke kan få sit gods gennem den eksisterende Tunnel. Hvordan skal han så få hans gods gennem den nye forbindelse over Egholm, der også har en Tunnel + en bro?

Alt sammen lugter af, at loven skal listes igennem uden al for megen modstand. Magtens tredeling sættes ud af kraft- Det er netop det, vi anklager Polen og Ungarn for at gøre.

Med Venlig Hilsen

Dorte R. Christensen

Hedevangen 30 Rebild

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høringssvar rekreative områder Egholm og en kort høringsperiode
Sendt: 05-01-2024 07:46

Høringssvar vedrørende rekreative områder på Egholm og en alt for kort høringsperiode.

Kære politiker
Ud over naturen på Egholm - se mit høringssvar om naturen og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde. Egholm er i sandhed en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Selvfølgelig spiller naturen også en rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og fra hverdagens almindelige trummerum. Også selv om du blot besøger øen i et par timer. Og Egholm er Danmarks største økologiske ø.
Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, tager du færgen fra Aalborgs Vestby. Færgesejladsen tager kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det giver en helt speciel stemning.
Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.
Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet.
Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: ***Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.***
Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolden Pil Tusindtunge. Trolden er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk "Den store troldefest". Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre troldes i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.
Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør.
Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind. Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.

Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.
Jeg blev meget chokeret, da jeg den 18.12.23 sad og læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. Derfor har jeg den 19.12.23 henvendt mig til Dyrenes Beskyttelse og bedt dem om at vurdere sagen.

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm nætterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Og øen deles i to. I særdeleshed, fordi motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand. I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer).
En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer).
Egholm fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm.
En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag lV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.
Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.
De to alternativer er meget billigere end Egholm motorvejen. Og forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).
I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21.
Det er en fejl, der absolut bør rettes.
Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.

Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Og så lige til sidst.
Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Og når jeg så hører, at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op. Kort sagt, jeg oplever ikke mere, at jeg bor i et demokratisk land. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er ærlig talt et demokratisk problem.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Johannes Dragsbæk Schmidt (jds@dps.aau.dk)
Titel: Høringssvar vedr udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 07:27

Undertegn. vil gerne hermed på det kraftigste anmode trafikministeriet om at gentænke den påtænkte beslutning. Det er en meget stor fejl ikke at anlægge en østlig forbindelse i stedet for en vestlig. Alene af den grund at det vil ødelægge den eneste naturperle i Aalborg og lade en motorvej skære midt igennem byen. Det er en skændsel for alle borgere i byen og går udover både klima og miljøhensyn.

Min familie og jeg er ikke imod en tredje Limfjordsforbindelse, men se dog på Halifax i Canada, som har en lignende geografi dog en anelse større befolkning. https://duckduckgo.com/?q=population+halifax&atb=v350-1&t=chromentp&ia=web&iaxm=about

I Halifax har diskussionen været helt anderledes, idet man ikke kun har indtænkt natur og befolkning ift trafik, men også hvordan broerne skal se ud. Dvs vi her har et eksempel på at Danmarks syn på natur, miljø og klima samt hensynet til befolkningens trivsel ikke kolliderer med om det er en smuk bro eller blot et nyt stykke beton, der plastres nedover byen, Men se her https://duckduckgo.com/?q=brdiges+in+halifax&atb=v350-1&t=chromentp&iar=images&iax=images&ia=images

Sådan kan det gøres og ovenikøbet er det smukt.

Med venlig hilsen

Johannes Dragsbaek Schmidt

kærlundsvej 4
9000 Aalborg

PhD and Adjunct Associate Professor
Aalborg University
Fibigerstraede 3
9220 Aalborg, Denmark
Tel. +45 30530645
Email jds@dps.aau.dk

Profile: http://vbn.aau.dk/en/persons/johannes-dragsbaek-schmidt(6b5a9a55-a5d7-4d0d-ac2c-896a774b708d).html

Senior Research Associate

Global Policy Institute, London
https://gpilondon.com/personnel/dr-johannes-dragsbaek-schmidt

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Østergaard (turbo@youseeme.dk)
Titel: Indsigelse mod en linjeføring over Egholm
Sendt: 05-01-2024 00:16

Kære rette vedkommende,

Der findes flere gode argumenter imod en linjeføring over naturskønne Egholm, min primære indsigelser er dog økonomi, samt fare for at aktivere gammel asbest forurening.

Der mangler undersøgelse af udgifterne ved alternative linjeføringer og om asbest i området kan true dyr og mennesker.

Endeligt virker projektet som et typisk landspolitisk prestige projekt, som skal tvinges igennem, trods den store lokale- og folkelige opbakning - imod en linjeføringen over det enestående område ved Egholm.

SMV Regeringens praktiske og idealistiske princip, har ingen gang i den virkelige verden, heller ikke i denne sag.

PFT. for en kvittering for modtagelse af min mail.

Mvh.
Søren Østergaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alvilda Brøndum (alvildabrondum@protonmail.com)
Titel: Nej tak til Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 23:54

Vi står midt i en biodiversitets/klimakrise, og tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm. Vi ved via aktindsigt at der er er set bort fra vigtige undersøgelser etc. Man synes at man kan se bort fra eu direktiver, omkring truede dyrearter på Egholm som man vil forsøge at jage væn og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen. Det må man når det er nødvendigt i et samfundsøkonomisk perspektiv. Det er det bare ganske enkelt ikke her! Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder. Hertil vil drikkevand blive påvirket. Den fysiske sundhed for rigtig mange borgere kommer på spil. 4000 dødsfald årlig pga luftforurening, og der er ny forskning der viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik. Derfor bør man IKKE anlægge motorvejen i tæt befolkede områder, nær centrum og tætbebyggede områder og slet ikke når beregninger viser at det er billigere at anlægge den i det eksisterende tunnelrør. Undersøgelser viser i øvrigt at der slet ikke er så kraftig trafik som mange andre steder i Dk, i den eksisterende tunnel. Vi har i forvejen en motorvej til Hirtshals som kaldes spøgelsesmotorvejen fordi der er så lidt trafik. Og skal der være en motorvej så lad den komme i Øst! Det er her vi anlægger det nye supersygehus og i den øger byen og bebyggelse. Det gør vi ikke i Vest. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt, eller kigge på de undersøgelser som andre har lavet, blandt andet trafikforskere.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på.
Tiden er til at værne om vores miljø, og klima.

Mvh.
Alvilda Brøndum
9000
Aalborg

Sent from Proton Mail for iOS

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Burcharth (hansburcharth@gmail.com)
Titel: Høring, udkast til lov vedr. en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 23:32

Hermed mit indlæg:
Forslaget til lov hviler på et utilstrækkeligt oplyst grundlag. Der er ikke inddraget tilstrækkeligt nye undersøgelser vedrørende en række forhold forhold.
1. Indledningsvis skal understreges, at ingen er i tvivl om, at en 3. Limfjordsforbindelse er nødvendig, men
2. Opdaterede professionelle trafikanalyser, herunder forholdet mellem lokaltrafik fra nordenfjords til Aalborg og den gennemgående trafik, og de deraf følgende konsekvenser, er ikke blevet behandlet og diskuteret professionelt.
3. Indslusningen af trafikken fra Egholm motorvejen til Aalborgs bykerne er ikke undersøgt. At der bliver trafikkaos er uomtvisteligt.
4. Støjgener i den vestlige del af Aalborg er groft undervurderet. Den meget dominerende vestenvind spiller her en afgørende rolle. Der må etableres støjværn i et langt større omfang, end hvad projektet viser.
5. Tilstrækkelige støjværn er ikke medtaget i budgettet.
6. Støjværn kan laves, men er ikke blevet visualiseret for politikere og berørte beboerne. Den høje grundvandsstand samt dårlige bundforhold gør nedgravning af vejen og/eller etablering af jord-støjvolde praktisk umuligt på en meget stor del af vejstrækningen. Støjskærme må således opsættes, men de bliver så høje (over 10 m), at de totalt vil ændre udsigten for rigtig mange familier. Heriblandt de som nyligt har bosat sig i det nydannede store boligområde i den vestlige del af Aalborg.
7. Alle nævnte problemer kan undgås eller blive væsentlig reduceret ved den langt billigere og mere hensigtsmæssige løsning med en østtunnel med tre eller fire kørebaner. Der henvises til de fremsatte forslag med tilhørende analyser.
Med venlig hilsen
Hans Falk Burcharth
Professor, Dr. Techn., Dr. H.C.
Kong Georgs Vej 13
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Me Ballerman (jepserallan@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 23:15

Jeg er inderligt i mod Egholmmotorvejen af mange grunde; den vigtigste er selvfølgelig naturhensyn. Man forstår jo ikke, at politikere og deres erhvervsvenner har så travlt med at ødelægge noget af den sidste natur, vi har i Danmark med dette ækle projekt.

Egholm er en lille perle, med mange sjældne dyr og fugle, som den lysbugede knortegås, og strandtudser.

Hvis man tør, kan man prøve at gå rundt om hele øen, men det er en strabadserende tur, svært fremkommelig, og der er endda kviksand.
Egholm er et lille, men vildt sted, en oase, lige mellem Aalborg og Nørresundby.

Men er man en ond politiker, ser man noget helt andet: "Ihh, sikken en hæslig motorvej, der her kunne bygges"

Men det er ikke kun Egholm, der ødelægges. Også fjordengene syd for Aalborg, og store eng-arealer nord for fjorden bliver ødelagt af beton og asfalt. Hvornår er Danmark tæt nok bebygget? - Når den sidste solsort er død, når gråspurvene, mågerne, frøerne, harerne, hjortene alle er udslettet? Vil politikerne SÅ fået deres perverse asfalt-begær tilfredsstillet?
Stop det modbydelige projekt.

Jesper Allan Balsgaard, Hjørring, født og opvokset i aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alma Vestergaard (almabvestergaard@gmail.com)
Titel: Imod Egholmforbindelsen
Sendt: 04-01-2024 22:47

Kære Transportminister

Jeg mener at Egholmforbindelsen er en dårlig løsning på trafikproblemerne over Limfjorden. For det første er 60% af Aalborgs borgere imod at forbindelsen skal gå der; det er en udemokratisk beslutning, der kun tilgodeser erhvervsinterresser fra Aalborg Lufthavn og City Syd. De får jo deres egne motorvejsafkørslen, der vil styrke deres økonomi. For det andet forstyrrer det odderbefolkningen på Egholm. Odderen er en bilag-4 art og det er derfor ikke lovligt at jage den væk med hunde og deres lorte, som ellers er transportministeriets plan. For det tredje kunne de penge som Aalborg kommune har sat til side til Motorvejen bruges mere fornuftigt, f.eks i sundhedsvæsenet, der er nødt til at spare.

Jeg håber du vil lytte til borgernes opråb.

Mvh. Alma Bonde Vestergaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mammi kebede (mammai17@yahoo.dk)
Titel: Ingen motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 04-01-2024 21:50

Ingen motorvej i Egholmlinjen

Jeg vil på det kraftigste gøre indsigelser mod en motorvej over Egholm.
Der er fundet asbest flere steder, hvor der skal udføres anlægsarbejde. Dette er dokumenteret af Geo Hav https://www.geohav.dk/?egholmlinjen. Jeg mangler tydeligt svar på, hvordan man vil sikre borgerne og miljøet, når der skal anlægges en motorvej gennem asbest-deponier.

Det er uacceptabelt, at man planlægger at bygge en motorvej i et område, der i dag forsyner store dele af Aalborg med rent drikkevand.

Aalborg er i forvejen plaget af trafikstøj. Jeg kan frygte, at der med anlægget af en motorvej i egholmlinjen bliver flere borgere, der bliver plaget af støj. Der mangler tydelige og konkrete beskrivelser og forpligtelser i forhold til støjdæmpning.

Ejigayehu Kebede Rasmussen
Grænsevej 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Overgaard (askovbyovergaard@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmforbindelsen
Sendt: 04-01-2024 19:40

Kære Thomas

Egholmforbindelsen er ikke en langsigtet løsning. Mængden af aflastning som Egholmforbindelsen ville kunne afhjælpe vil alt for hurtigt ikke være prisen værd. Man skal være yderst opmærksom på, at forbindelsen vil øge bilismen på længere sigt. Er det en prioritering vi vil foretage midt i klimakrisen? Særligt når det er en dyr prioritering i en tid, hvor der skæres i det kommunale budget. Brug flere penge på offentlig transport for at aflaste det nuværende og find også et alternativ, for det er nødvendigt med en forbindelse mellem nord og syd. Ifølge Wikipedia, er du selv født i Fjerritslev, så du vil forstå nødvendigheden af muligheden for at transportere sig på tværs af fjorden. Men et alternativ, der virker og ikke går gennem sårbare drikkevandsområder. Ikke fordi regeringen har vist, at drikkevand bliver prioriteret, men jeg fastholder stadig håbet. For vores fremtid.

Venlig hilsen Anne-Sofie

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nina Høvring Lassen (ninahoevring@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej - høringssvar
Sendt: 04-01-2024 19:38

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde.

For det første er jeg lodret imod den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å, Verdens Ende og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

For det andet er nye motorvejslinjeføringer en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Venlig hilsen
Nina Lassen

Bakkelygade 28,
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: André Dupont (andredup98@gmail.com)
Titel: Egholmsforbindelsen er en dårlig idé!
Sendt: 04-01-2024 19:37

Høringssvar vedr. supplerende VVM for 3. Limfjordsforbindelse.

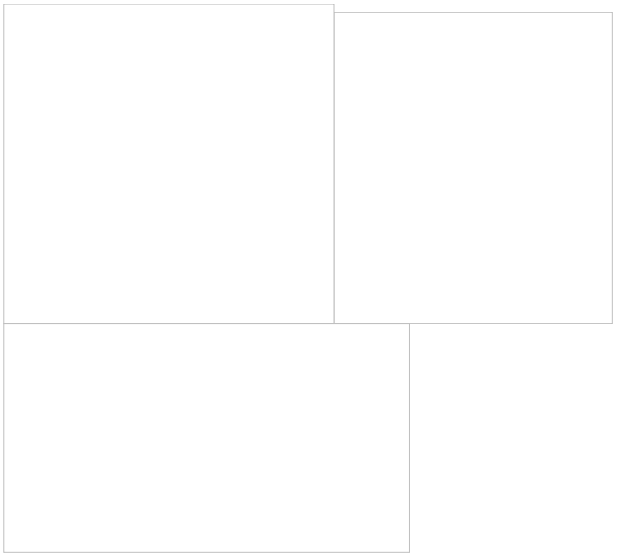
En 3. limfjordsforbindelse over Egholm er en dårlig løsning og kan koges ned til følgende pointer:

- Føringen går igennem en drikkevandsboring som supplerer ⅓ af Aalborgs befolkning med drikkevand. Vores drikkevandsboringer er i forvejen truet af forurening. Vi skal ikke sætte endnu en boring på spild.

- Motorvejen vil gå igennem Natura2000 område. Argumentet om at flytte flora og fauna er invalid. Hvis naturen kunne sprede sig, havde den gjort det allerede.

- Det er CO_2 mæssigt en kæmpe katastrofe, mængden af beton til produktionen er stor og vil være en stor belastning for klimaet.

- Hvis vi skal aflaste trafikken, skal vi sikre at folk ikke bruger privatbilisme. Der skal investeres mere i den kollektive trafik, så folk ikke tilvælger bilen, og dem som allerede primært bruger deres bil, skal have et incitament for at skifte til den kollektive transport.



Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alberte Poulsen (alberteemiliepoulsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod egholmforbindelsen
Sendt: 04-01-2024 19:32

Jeg er imod Egholmmotorvejen. Den store påvirkning det har på natur, miljø og klima er for mig uacceptabel, men selv hvis man er villig til at acceptere både de samfundsmæssige konsekvenser og den økonomiske pris, er det ikke noget jeg synes der skal betales for en motorvej der ifølge evidensbaserede fremtidsanalyser, ikke kommer til at have den ønskede effekt på længere sigt. Man flytter reelt set bare problemet længere ud i fremtiden. Samtidig er det bevist at udvidelse af vejnet øger privatbilisme, en konsekvens der har negativ påvirkning på klimaet - ja, også selvom det er elbiler. Hvis man ønsker at bruge de førnævnte ressourcer vil jeg i stedet opfordre kraftigt til at investere i den offentlige transport, noget der forebygger yderligere vækst i privatbilismen

---

Til: trm@rem.dk (trm@rem.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Magnus Kronborg (magnus.kronborg@hotmail.com)
Titel: Hørringssvar Anlægslov 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 04-01-2024 19:26

Hej minister.
Der er en lang række problematikker ved anlægsloven i forhold til 3. limfjordsforbindelse.

Jeg forstår simpelthen ikke, at man vil gamble med vores drikkevandsboringer, som i forvejen er meget sårbare, ved at anlægge en motorvej direkte igennem området.

Når vi står midt i en biodiversitetskrise, så er det også meget uforståeligt, at man vil anlægge en motorvej lige op ad habitatet for både odderen og padderne, som bor på og omkring Egholm.

At man så samtidig ikke får aflastet trafikken i området, i nogen nævneværdig periode, så er det helt uforståeligt, at man vil bruge så mange penge, når man ved der findes et bedre alternativ, som både er billigere og bedre til at aflaste trafikken.

Jeg synes derfor man bør genoverveje hvorvidt denne linjeføring er den rigtige.

Mvh
Magnus Kronborg
+45 30 48 37 45

Til: trm@rem.dk (trm@rem.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Magnus Kronborg (magnus.kronborg@hotmail.com)
Titel: Hørringssvar Anlægslov 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 04-01-2024 19:25

Hej minister.
Der er en lang række problematikker ved anlægsloven i forhold til 3. limfjordsforbindelse.

Jeg forstår simpelthen ikke, at man vil gamble med vores drikkevandsboringer, som i forvejen er meget sårbare, ved at anlægge en motorvej direkte igennem området.

Når vi står midt i en biodiversitetskrise, så er det også meget uforståeligt, at man vil anlægge en motorvej lige op ad habitatet for både odderen og padderne, som bor på og omkring Egholm.

At man så samtidig ikke får aflastet trafikken i området, i nogen nævneværdig periode, så er det helt uforståeligt, at man vil bruge så mange penge, når man ved der findes et bedre alternativ, som både er billigere og bedre til at aflaste trafikken.

Jeg synes derfor man bør genoverveje hvorvidt denne linjeføring er den rigtige.

Mvh
Magnus Kronborg
+45 30 48 37 45

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Brian Fatum (byfatum@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen.
Sendt: 04-01-2024 19:17

Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen.

I forbindelse med ændring af Amagermotorvejen, mener jeg at den foreslåede løsning ikke er optimal i forhold til støjproblemer idet der stadig vil være 8000 boliger i området som ikke vil få reduceret dB i forhold til det nuværende sundhedsskadelige niveau.
Bedste løsning må være enten

1. En overdækning af hele stykket hvor udvidelse kommer på tale som foreslået af Hvidovre Kommune.
2. En tunnel så støjen forsvinder.
3. Ændring af motorvejen så den føres rundt om Avedøre Holme og opsætning af støjværn så også erhvervsområdet delvist fritages for støj og beboelser opnår en større støjnedsættelse.
4. Beholde motorvejen som den er, lave overdækning med solceller og lave en fornuftig løsning med offentlig transport.
5. En 9m. støjskærm føres igennem hele vejen og ikke som på skitsen "kort over støjskærme" hvor der er "overgangsstykker" ml. Stamholmen og Hammerholmen samt på første del af broerne.
6. Farten på hele strækningen bør sættes til 70-80 km/t.

Til alle punkter er det selvfølgelig et krav at der bruges en støjnedsættende asfalt.

MEN:
Når i nu alligevel laver udvidelsen som i har bestemt, ville det være et stort ønske at få opsat en "væg" på broerne mellem motorvejen og cykel/gangstien.
I øjeblikket er det således at man, når det er mørkt, bliver totalt blændet af bilernes lys så det næsten ikke er til at se stierne på stykket fra Amager til Avedøre Holme.

Med venlig hilsen
Brian Fatum
Vibevej 2
2650 Hvidovre.

Brian Fatum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rasmus Rørbæk (rasmus.aab27@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 18:52

Jeg vil gerne frembringe mine synspunkter om en mulig 3. Limfjordsforbindelse over Egholm med ønske om at det vil hjælpe til at processen genovervejes for nature, miljøet og de borgernes skyld.

For det første synes jeg at det er beskæmmende at man har tænkt sig at lave en motorvej som unægteligt kommer til at have en negativ indflydelse på de drikkevandsboringer, som motorvejen vil komme i nærheden af.
I samme boldgade er det uforståeligt for mig at man vil bygge en motorvej over Aalborgs mest naturskønne områder i form af bl.a. Egholm, hvor flere truede dyrearter lever og yngler, heriblandt lysbuget knortegås. Særligt i en tid som denne, hvor politikkerne udadtil hævder at vil agere klimabevidst virker det hyklerisk at ville ødelægge en stor del af Aalborgs, i forvejen, få grønne områder. I stedet vil det være oplagt at udbygge den eksisterende Limfjordsforbindelse i Aalborg Øst, da dette område i forvejen er ramt af følgerne af at have en motorvej igennem området.

Det er uforståeligt for mig at man vil indhylle hele Aalborg fra øst til vest uden tanke på de enorme konsekvenser det vil have for Aalborgs natur, samt borgernes helbred, som vil blive påvirket af de støjgener en sådan motorvej vil medføre.
Ydermere vil det uundgåeligt føre til en negativ påvirkning af naturen og folks helbred, at skulle opgrave de asbestdepoter, der er langs Limfjorden omkring Mølholm bl.a.

I en tid hvor der konstant bliver sparet på en lang række områder virker det nærmest som en hån mod borgerne at skulle bruge enormt mange penge på en vestlig motorvej, når flere eksperter peger på at en udbygning af den østlige forbindelse vil være langt billigere.

Venlig hilsen Rasmus Rørbæk.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 04-01-2024 17:29

Kære politiker

Tænk dig godt om! Er det nu så klogt at stemme for anlægsloven for Egholm motorvejen og alle de andre motorveje i Trafikforliget 2021.

Den 3. januar 2024 sad jeg i min stue og så ud på et voldsomt stormvejr med snefygning. Alle tog mellem Aalborg og Aarhus var aflyst. Færgerne til og fra Norge var også aflyst ligesom en række lokale færger indenfor Danmarks grænser. Flere gymnasier og skoler aflyste undervisningen.
Det er der måske ikke noget særligt i. Det er jo vinter.
Ifølge medierne faldt der op til 60 millimeter regn. Det er meget, når man tænker på, at 2023 var det vådeste år nogensinde målt i Danmark. Der var allerede i forvejen mange åer, der var sprængfyldte af vand. Områderne omkring åerne er så fyldte med vand, at de ikke kan absorbere mere.
Juli 2023 var en historisk regnvåd måned og august 2023 var den femte mest solfattige siden 1920, våd og kølig. Der var mange nedbørsdøgn og skybrud. Enkelte lokale varmebølger. Ingen tropedøgn og knapt nok sommerdøgn. Et blæsevejr kom på den danske Stormliste - kilde: DMI. Det var stormen Hans, der var den kraftigste auguststorm i 131 år.
Siden kom stormfloden den 20.10.23. Hele det sydløstlige Danmark fik rusket voldsomt op i kystlinjerne. Masser af kystnære beboelsesejendomme og sommerhuse blev smadret. Folk brugte timer og dage på at redde deres ejendom. Børsen skriver, at stormfloden kan blive den dyreste nogensinde.
Men stormfloden er ikke efterårets/vinterens eneste storm, for den 19.12.23 ankom stormen Pia. Godt nok viste hun ikke tænder her i det Nordjyske, men hun blev den voldsomste storm i otte år og hun pressede store mængder vand ind i Kattegat med forhøjet vandstand til følge langs Kattegats kyster. For eksempel 180 cm over dagligt vande ved Jægerspris - den største vandstandsstigning siden stormen Bodil for ti år siden - kilde: DMI.
Alt det sad jeg og tænkte på, mens jeg så på snefnuggene, der føg afsted og lukkede transportruter på land og til vands.
Og så er det, at jeg spørger igen. Mener du virkelig, at det kan betale sig at spare få minutter i transport ved at bygge dyre og naturødelæggende motorveje. Herunder Egholm motorvejen, som er den, du snart skal tage stilling til at stemme ja eller nej til.
Der er jo noget rivende galt med klimaet.

Ved COP 27 i Egypten, sagde Antonio Guterres i sin åbningstale:
Citat: Vi er på vej mod klimahelvede, og foden er stadig på speederen.
Man kunne tilføje: Og vi kører stadigvæk derudaf på en jysk motorvej med 130 i timen.
En anden udtalelse fra Antonio Guterres faldt ved FN's generalforsamling 19.09.23:
Menneskeheden har "åbnet porten til helvede" ved at lade klimakrisen løbe løbsk.
Det han mener og siger er også, at "Vi står i en kamp for vores liv, og vi er ved at tabe. Udledningen af drivhusgasser bliver ved med at vokse. Globale temperaturer bliver ved med at stige.

Selv dronningen nævnte klimaet i sin nytårstale. Klimaet bliver voldsommere og vildere. Der er selvfølgelig flere faktorer, der spiller ind, men det er vist for længst slået fast, at motorveje fremmer trafikken, så jo flere motorveje vi og andre nationer anlægger, jo mere CO_2 sender vi op i atmosfæren. Og jo vildere bliver vejret. Det får flere tog, færger og fly til at standse. Danmark bliver splittet i to, når Storebæltsbroen lukker, som den gjorde under stormen den 19.12.23. Mange mennesker må blive hjemme fra arbejde. Måske for at sikre deres eget hjem med sandsække imod oversvømmelse, sådan som mange mennesker i det sydlige Danmark netop har gjort, og som andre var i gang med under stormen Pia og under stormfloden. Andre bliver hjemme, fordi det er for farligt at køre på arbejde. Måske efter henstilling fra deres politikreds. Og mennesker, der arbejder i potentielt livsnødvendige stillinger på eksempelvis hospitaler og i ældrepleje, må sætte liv og lemmer på spil for at nå frem til deres arbejdspladser. DR fortalte, at biler kørte galt på stribe omkring Aalborg. Tre biler har været involveret i tre separate færdselsuheld ved den samme

motorvejsfrakørsel, skriver Nordjyllands politi på X.
Heldigvis er ingen af bilisterne kommet til skade, men det er jo kun et spørgsmål om held i uheld i sådan et vejr.

Hvad de storme ikke koster samfundet i spildt arbejdstid, i fremkommelighed, i produktionstid og i penge.
Stormene Allan (28.10.21) og Bodil (04.12. - 07.12.13) kostede tilsammen 4,2 milliarder.
En opgørelse fra Naturstyrelsen viser samtidig, at stormene Allan og Bodil har en sammenlagt tredjeplads på listen over de mest ødelæggende orkaner i de danske skove i de seneste hundrede år. Sammenlagt to millioner træer faldt.

Så kære politiker
Tænk dig godt om.

Stem nej til vedtagelse af anlægsloven for Egholm motorvejen.

Skal der bygges en ny motorvej så se på alternativerne:
Et ekstra rør med vendbare kørebaner ved Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet.
Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag.

Meget taler for, at disse alternativer er mere effektive i aflastningen af Limfjordstunnelen, som det hele jo drejer sig om, og at de er mere rentable rent økonomisk. Og de vil ikke, hverken i anlægsfase eller brugsfase udlede nær så meget CO2. De vil heller ikke ødelægge naturen og miljøet omkring Aalborg
I det mindste et af disse to alternativer burde have været med i VVM21.

Venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Sofie Thomsen (ansothomsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 04-01-2024 17:23

Kære transportminister Thomas Danielsen
Der skal snart tages stilling til, om vi i Aalborg skal have en ny motorvej vest om byen og over øen Egholm. Det er jeg meget imod - jeg synes at man i stedet bør udvide den allerede eksisterende motorvej.
Mine største bekymringer handler om støj, drikkevand og natur.
Dette er mit høringssvar
ifm. forslag l anlægsloven

Støj
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Rent drikkevand

En anden grund til at jeg er imod en motorvej over Egholm er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Der findes ikke alternative beskyttede områder til de to vandværker ved Drastrup og Hvorup, der ifølge VVM for Egholmlinjen der allerede i anlægsfasen, men også af driften er truet af en varig forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære områder til de to vandværker.

Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Rekreative områder, natur for dyr og mennesker

Motorvejen går lige hen over levesteder for fredede og truede dyrearter, som Danmark i EU har forpligtet sig til at beskytte. Det gælder blandt andet den lysbugede knortegås og strandtudsen.

Rekreative og fredelige områder på linjeføringen vil blive delvist eller fuldstændig spolerede af en motorvej. Det gælder blandt andet Drastrup Skov, Vestre Fjordpark, Lindholm Strandpark med punktet Verdens Ende og Lindholms kolonihaveforeninger Aablink og Voerbjerglund.

De rekreative og fredelige områder bruges i dag af et stort antal mennesker, der løber, går ture, lufter hund og tager på udflugt. Disse borgere har ikke alternativer i et Storaalborg, der er presset af trafik og byggeri.

Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Venlig hilsen

Anne Sofie Thomsen

Havrevangen 15b 2. tv, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Sanden (olesanden@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 16:53

Jeg er træt af at blive ved med at argumentere imod en motorvej som beviseligt er brolagt med løgne og bedrag. Jeg er træt af endnu en amputeret pseudohøring hen over julen. Jeg er træt af, at vores højtbesungne demokrati mere og mere ligner et oligarki, hvor almindelige borgere med almindelige indkomster ingen rettigheder har.
At 3. Limfjordsforbindelse skal være meget længere end nødvendigt for at opfylde sit formål, og at der findes andre, mere effektive og billigere løsninger er én ting.
At andre løsninger bevidst forhindres i at blive undersøgt en anden.
At det varer 10 år at bygge den en tredje, og at der i alle de år, hvor problemet er blevet talt op, ikke er gjort et eneste jordnært forsøg på at minimere de overskuelige trafikproblemer, tyder på, at man sætter borgeres sikkerhed til side for at få den løsning, som byggebranchen, asfalt- og cementindustrien ønsker sig,
At der desuden er kæmpestore miljømæssige skader at se frem til, her under store asbestlagre langs linieføringen, forurening af drikkevand, og at store by- og naturområder ødelægges er endnu værre end de nævnte dumheder, og når man både spiller hasard med vores penge og vores helbred, må der være vægtige grunde.
Disse kaldes af vores erhvervsminister 'samfundsmæssig nødvendighed', og med vanlig arrogance hævder han, at det er grund nok, og at argumentation er overflødig.
Da vi ikke får mere at vide, kan vi kun gisne om det eller i bedste fald prøve at regne på, hvad der mangler i ligningen.
Det mest sandsynlige er Aalborg Alliancen, der formentlig er ulovlig, hvor 450 medlemmer fra erhvervslivet spiller den centrale rolle, og som er de eneste, der kan have en reel interesse i foretagenet.
Enggaard kan se frem til byggeretter ved fjordnære områder på Egholm, ved Lindholm, Verdens ende og fjordparken. Asfaltindustrien får en kæmpe ordre, Aalborg Portland ligeledes, og når det regner på præsten, drypper det som bekendt på degnen.
Men hvad med klimaet, hvad med borgerne, hvad med Aalborg og hvad med Egholm? Er alt det virkelig mindre vigtigt, end at Enggaards og Aalborg Portlands pengetanke vokser sig endnu større, og at de i en periode skaffer arbejdspladser, som vi i virkeligheden har mere brug for i andre brancher?
Hvordan ville billedet se ud, hvis vores meget liberale lovgivning i forhold til partistøtte blev ændret efter EU's henstillinger, og vores politikere skulle gøre rede for hver en krone, de modtog, og ikke som nu hvor der reelt set er frit slag for det, der i mere udviklede demokratier kaldes korruption?
Drop Egholmmotorvejen og lad demokratiet sejre!
Med venlig hilsen
Ole Sanden

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Alice Stagis (alicestagis@live.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 04-01-2024 16:44

Jeg er imod en motorvej i egholmlinjen af flere grunde. Den vigtigste er motorvejens uheldige påvirkning af klimaet.
Danmarks klimamål går ud på at reducere Co2-udledningen med 70% i 2030. Foreløbig er der ikke sket nogen reduktion.
Jeg synes ikke, at anlæg af en motorvej lyder som en måde at reducere Co2 på. Tværtimod. En ny motorvej har ind til nu altid øget biltrafikken.
Der bør hellere arbejdes for at mindske biltrafikken. Dette kan gøres vha vejafgifter. Og da vi nordjyder har en veludviklet økonomisk sans, er jeg ikke i tvivl om, at en afgift på kørsel kan fjerne eventuelle trængselsproblemer. Selvfølgelig vil det være nødvendigt at udbygge den kollektive transport, hvilket under alle omstændigheder bør gøres.
Desuden vil selve anlægget af en motorvej udlede store mængder Co2. Det er mig umuligt at forstå, at de fleste lukker ørene for FN's klimapanels advarsler, som bliver mere og mere alvorlige for hver rapport.
Udover uheldige konsekvenser for klimaet, synes jeg, at det er synd og skam at ødelægge Egholm, som er et yndet udflugtsmål for rigtig mange aalborgensere.
Desuden vil motorvejen ødelægge levesteder for flere truede dyrearter, så som odder, strandtudser, flagermus og lysbuget knortegås.
Venlig hilsen Alice Stagis, Ananasvej 18, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: mim@mim.dk (mim@mim.dk)
Fra: Johannes Elf (johaself@gmail.com)
Titel: Høringssvar om den tredje limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 16:38

Hej

Egholmmotorvejen er en ekstremt dårlig ide, og jeg synes at I skal droppe at bygge den. Droppe den helt. En ting er at det forekommer mig ret skørt at selveste transportministeriet tror at man kan skabe mindre trængsel ved at bygge flere motorveje - det kan man ikke. Det ved I nok godt, og derfor er det så skørt at I insisterer på at bygge den alligevel. Men en anden ting er at det er helt skørt at bygge infrastruktur til biler midt i at klimaforandringerne bliver værre og værre. Projektets anlægsfase og dets brug kommer til at udlede enorme mængder CO2 og forværre klimakrisen, og det har I tænkt jer at se igennem fingre med? For dårligt.

Det er desuden tåkrummende at I, i et af Europas naturfattigste lande, har tænkt jer at bygge en motorvej på et sted hvor der lever rødlistede arter. Det er jo decideret uansvarligt, og jeg tillader mig at sætte miljøministeriet cc.

Motorvejen over Egholm er der ingen borgere der har bedt om, det er en klima- og miljøkatastrofe, og der er ikke engang en økonomisk gevinst ved det. Er det bare for at ministeren kan komme til at klippe en snor engang? Pinligt. Drop det.

Mange hilsner
Johannes Skriver Elf

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 16:25

Hej jeg er 45 år og mor til to. Jeg flyttede til Aalborg for en del år siden, og har altid sat pris på byen og at der var bynær natur. Det betyder meget når man er ung og det er attraktivt for unge mennesker, at være i en by med nær natur. Det behov og den omsorg for naturen og klima er ikke blevet mindre. Som mor til 2 børn der forhåbentligt også vil bo i Aalborg føler Jeg det er min pligt at komme med en indsigelse mod at indkredse Aalborg i motorvej. Vi står desuden midt i en biodiversitets/klimakrise, og tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm. Vi ved efter aktindsigter at der er sket en hel del snyd i det ene og det andet. Det ligner noget der er værre end minkskandalen, det trods alt sketei en presset situation. Det snyd og bedrag, manglende undersøgelser, eller fordrejning af resultater der foregår omkring 3. Limfjordsforbindelse er foregået over en årerække, det er en katastrofe for demokratiet så vel som for ønsket om at nå klimamål inden 2030. Man synes at man kan se bort fra eu direktiver: der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen. Og så tænker man at man vil jage dem væk med hunde. Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder. Min mand er ingeniør og i fagbladet har vi fulgt med i artikler omkring de negative konsekvenser opgravning af gammelt asbest kan have. Hertil drikkevand der vil blive påvirket. Den fysiske sundhed for rigtig mange borgere kommer på spil. 4000 dødsfald årlig pga luftforurening, og der er ny forskning der viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik. Derfor bør man ikke anlægge motorvejen i tæt befolkede områder, og slet ikke når beregninger viser at det er billigere at anlægge den i det eksisterende tunnelrør. Flere borgere bekræfter i øvrigt at de kun en sjælden gang ved tragikuheld holder i kø i tunellen om morgenen. Det er Jylland. Vi har i forvejen en motorvej til hirtshals der kaldes spøgelsesmotorvejen fordi den er så sporadisk trafikeret. Vi behøver ikke en mere! Og skal der være en så lad den komme i Øst! Det er her vi anlægger det nye supersygehus og i den øger byen og bebyggelse. Det gør vi ikke i Vest. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt. Andre har heldigvis undersøgt det og det falder ud til at en østlig forbindelse er at foretrække. Vi har faktisk rigtig fine landvejsforholde til dem der kommer vest fra.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på. Eller sætte
Mental og fysisk sundhed på spil for rigtig mange borgere fordi der sidder nogle der ikke har nosser nok til at indse at det var en fejl.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.
Mvh.
Louise Holm
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henriklyhnethomsen@gmail.com (henriklyhnethomsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 16:24
Bilag: Høringssvar 3-Limfjordsforbindelse.docx;

Sendt fra min iPhone

Aalborg 3/1-24

Høringssvar ang. Forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse

Først vil jeg lige kommentere på timingen, jeg mener ikke det er fair at lægge så kort høringsfrist hen over julen.

Jeg mener ikke at det på nogen måde kan forsvares at anlægge denne motorvej fordi

1. **Det vil medføre væsentlige og sundhedsskadelige støjgener for en stor del af befolkningen i Aalborg og Nørresundby. Der er forskning, som beviser sammenhæng ml trafikstøj og flere alvorlige sygdomme bl.a. kræft, hjerte-kar-sygdomme og demens.**
2. **Der er mest vestenvind, hvilket medfører støj en stor del af tiden og over store områder. Støj forplanter sig desuden lettere over vand.**
3. **Bynære rekreative områder ødelægges og adgangen til det der er tilbage forringes. Desuden er det helt unikt med en grøn ø midt i en storby, det bør der værnes om.**
4. **Vi bør arbejde for mere natur og biodiversitet, hvor vi kan, ikke ødelægge levesteder for sjældne dyr.**
5. **Linjeføringen går gennem de grundvandsmagasiner der forsyner 1/3 af Aalborgs borgere med drikkevand med stor risiko for forurening af drikkevandet.**
6. **Økonomisk er det en vanvittig dyr løsning.**
7. **Alternativt kunne man se på en østlig forbindelse, som vil være mere relevant pga. de store industriområder i den østlige del af byen og placeringen af det nye sygehus. Det er østpå at byen udvikler sig og har behov for større infrastruktur. Der bor flere mennesker øst for Aalborg end vest for. Og så kunne nogle af de sparede milliarder passende bruges på effektiv støjafskærmning her!**
8. **Der er store asbestdeponier, som vil blive berørt af anlægsarbejde i området hvor linjeføringen skal være. Asbest kan bla føre til lungehindekræft, jeg mener ikke det er en risiko man kan tage.**
9. **Anlægget af Egholm-motorvejen er også den dyreste på CO2 regnskabet. Vi står midt i en alvorlig klimakrise!**
10. **Det er uacceptabelt at Aalborg alliancen vil tage 600 millioner + indexregulering fra byens budget til en statslig motorvej.**
11. **Beslutningsprocessen har været en hån mod grundlæggende demokratiske principper.**

Aalborg er min fødeby, jeg er pt bosiddende på Samsø pga arbejde, og planen var at jeg skulle flytte tilbage til Aalborg, men det bliver et andet sted pga linjeføringen vest om byen.

Henrik Lyhne Thomsen

Besservej 41, Samsø / Skrædergyden 12, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jesper Højland (jh@jesperhojland.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 16:06
Bilag: Til Transportministeriet.pdf;

Jesper Højland
Kommunikationschef

hojland.
kommunikation
Renal Baches Vej 4
9000 Aalborg
Tlf. 23 700 703
CVR 32576869

-- AKT 311289 -- BILAG 682 -- [Til Transportministeriet] --

Aalborg, 4. januar 2024

Til Transportministeriet

Høringssvar vedrørende forslag til
lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse

Mit navn er Jesper Højland, og jeg er bosat i Aalborg. Jeg ønsker at udtrykke min modstand mod beslutningen om at etablere en tredje Limfjordsforbindelse. Jeg tilslutter mig synspunkterne fra mange andre modstandere af projektet, med følgende begrundelser:

1. Projektet er overflødigt, da de eksisterende forbindelser, E45 og E39, allerede har overkapacitet. Bygningen af en tredje forbindelse vil ikke reducere trafikken, men blot omfordele den. Tunnelen er kun belastet i spidsperioder. Jeg kører til og fra min arbejdsplads i Frederikshavn hver dag uden problemer.
2. Projektet er økonomisk uholdbart med en anlægspris anslået til omkring 20-30 mia. kroner. Disse midler kunne anvendes mere fornuftigt på andre samfundsprojekter som grøn omstilling, velfærd, bedre og billigere offentlig transport etc.
3. Projektet vil medføre miljøskader og have negativ indvirkning på Limfjorden, området omkring fjorden og klimaet. Det er rigeligt påvist.e
4. Dt nye Sygehus i Gistrup vil have gavn af en evt. udvidelse af den eksisterende østforbindelse.

Derudover bekymrer det mig, at anlægget af en tredje forbindelse vil øge trafikken i og omkring Aalborg, med deraf følgende støj og forurening.

Jeg foreslår alternativt, at man overvejer at udvide den eksisterende østlige forbindelse. Dette ville være et mere økonomisk overkommeligt projekt med mindre negativ indvirkning på miljøet.

Her er konkrete forslag til at gøre udvidelsen af den eksisterende østlige forbindelse mere attraktiv:

1. Integrer udvidelsen med andre trafikprojekter som en letbane eller cykelsti for at fremme kollektiv transport og cykling.
2. Udfør udvidelsen på en måde, der reducerer miljøpåvirkningen ved brug af bæredygtige materialer og anlæggelse af grønne områder langs forbindelsen.
3. Gør udvidelsen mere fleksibel for at imødekomme fremtidige behov, f.eks. ved at anlægge en dobbeltsporet jernbane eller udvide til flere vognbaner.

Jeg opfordrer Transportministeriet til at revurdere beslutningen om at etablere en tredje Limfjordsforbindelse. Jeg mener især, at udvidelsen af den eksisterende østlige forbindelse udgør et mere fornuftigt alternativ.

Med venlig hilsen
Kommunikationschef Jesper Højland
Renal Baches Vej 4
9000 Aalborg
Tlf. 23 700 703
jh@jesperhojland.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Christensen (kakichristensen27@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. Høringssvar
Sendt: 04-01-2024 15:56
Bilag: Høringssvar støj 2024.docx; Høringssvar asbest 2024.docx; Høringssvar om klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024.docx;

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger.

Støj-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Støj er et helt centralt problem ved motorveje.
Modsat hvad mange tror, vil elbiler ikke dæmpe udledt støj.
Det er dækkene og hastigheden der genererer støj.
Derfor er motorveje ekstremt støjende.

Vejdirektoratet skriver i den opdaterede VVM at en Egholmmotorvej vil kunne høres på flere kilometers afstand.

I andre sammenhænge arbejder man med et forsigtighedsprincip.
Det gør man ikke i Danmark når det gælder støj fra motorveje.

I Danmark sætter man grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB.
WHO sætter grænsen ved 53 dB.
Altså næsten en halvering.

Det har vist sig at Vejdirektoratets skøn over støj fra motorveje er lige lovlig optimistiske.
Senest ved Silkeborg-motorvejen hvor folk bryder sammen i gråd p.g.a. støj.

Støjen fra en Egholmmotorvej vil blive utålelig for (lavt sat) 26.000 borgere.

På Nørresundby siden planlægger man i fuldt alvor en linieføring i 10 meters højde over en strækning på 4 km uden støjværn.

Hvad vil turister der besøger Lindholm Høje Vikinge-gravplads ikke tænke om trafikplanlæggerne i Danmark hvis dette scenarie realiseres.

Hvad vil indbyggerne i Nørresundby området ikke tænke om trafikplanlæggerne hvis en 4 km lang motorvej i 10 meters højde realiseres.

Det vil blive et støjhelvede af dimensioner.
Det er uhørt og uacceptabelt at gå videre i planlægningen af et så ødelæggende projekt.

Videre over Egholm forestiller man sig motorvejen på en flere meter høj dæmning uden støjværn.
Fladt landområde og fjordens vand vil fremme udbredelsen af støjen.

Egholm afsnittet vil blive en støjgenerator af dimensioner.

Videre på Aalborgsiden tæt på bymæssig bebyggelse vil tusindvis af mennesker få ødelagt deres livskvalitet.

Planlagte støjværn vil vise sig utilstrækkelige.
Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. støj samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhylle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennemarbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rappporter om disse løsninger

Asbest-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Vejdirektoratet udtaler at prøver taget fra fjordbunden ikke viser problemer med asbest.
Hvad med at tage prøver på landjorden !
Både på Nørresundbysiden og Aalborgsiden.

Tænketanken GEOHAV har v.h.a. fotografier dokumenteret, at der ved Renseanlæg Vest findes nedgravede depoter med ca. 95.000 tons asbestholdigt affald.
Det ligner et kobbermine-brud i Sydamerika.

Tusindvis af tons asbestaffald er der deponeret gennem adskillige år.

Det kan ikke passe at myndigheder nidkært overvåger hvert kilo som private borgere deponerer, og hvor samme myndigheder tillader det offentlige at fritlægge depoter på tusindvis af tons asbestholdigt affald.

Asbestholdigt affald der vil slippe ud i omgivelserne ved anlæggelsen af en Egholm-motorvej.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Klimakrisen og Egholmmotorvejen.

Vigtig udtalelse i TV udsendelse med Nikolaj Coster-Waldau fra d.12 dec. 2023.

Klimakrisen gør global indsats nødvendig !

Folket skal kræve handling fra sine politiske ledere !

Indlandsisen smelter hurtigere og hurtigere.

Byerne i Tyskland oversvømmes.

Floderne går over deres bredder.

Verdenshavene stiger.

Andre steder er det umuligt at dyrke afgrøder på grund af tørke.

Hvad gør vi i Danmark ved det ?

Vi bygger motorveje. !

Det er simpelthen sørgeligt at Danmark bruger ressourcer på det !

Især Egholmmotorvejen vil dræne omgivelserne for natur-ressourcer såsom grus og sand, samtidig med at naturgrundlaget for dyr og mennesker ødelægges.

Få indført Roadpricing Straks ! Det vil løse trængsels-problematikken, når folk økonomisk tilskyndes til samkørsel. I 80 pct. af køretøjerne i myldretiden er der kun én person.

Stop forkælelsen af privat-bilismen !

Stop alle planer om en Egholmmotorvej !

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: et et (windfeldt.thorning@gmail.com)
Titel: Høringssvar ang vestforbindelsen over Egholm
Sendt: 04-01-2024 15:16

Naturen på Egholm vil blive forstyrret og dyrearter udryddet som følge af etablering af Egholmforbindelsen, vandressourcer ødelægges, og når der opgraves i asbestfyldt deponi i Limfjorden, er der fare for borgeres og de arbejdendes helbred! Derfor vil en logisk følge af dette være at en østforbindelse (hospital i øst) er den bedste løsning af hensyn til natur/ støj/ forurening/ drikkevand!

En beslutning om vestforbindelse taget i 2012 kan ikke bruges som argument for at fortsætte det nuværende projekt. Set i lyset af øget miljøbevidsthed, øget viden om de miljømæssige konsekvenser og rapportens levering af fakta, gør det indløsende, at et nyt projekt, der tager alle disse forudsætninger alvorligt, er den eneste forsvarlige løsning.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af rigtig mange grunde. Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

MVH Kirsten Windfeldt Jensen

Uldalsvej 6H

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Jensen (peter@spuk.dk)
Titel: Høringssvar Forslag til anlægslov om Egholmforbindelsen
Sendt: 04-01-2024 14:33
Bilag: Høringssvar anlægslov 2024.docx;

Til Transportministeriet

Hermed mit høringssvar i forhold til anlægsloven. Jeg vil meget gerne have en kvittering på, at Ministeriet har modtaget mit høringssvar.

Med venlig hilsen

Elisabeth Klit
Skrædergyden 8, 9000 Aalborg
T: +45 22 56 69 37

Til Transportministeriet

Jeg har boet i Gl. Hasseris hele mit 68-årige liv. Jeg får plantet en motorvej ca. en kilometer fra mit hus, og jeg vil kunne høre den hele tiden som en baggrundsstøj. Men det er ikke derfor jeg skriver dette høringssvar. Det skriver jeg, fordi jeg er stærkt bekymret og hundeangst for, hvad der vil betyde på tre miljøområder:

Det første er, at man begynder at røre ved de asbestholdige eternitplader/-materialer, der rummer så mange tungmetaller og asbest.

Det andet er, hvad motorvejsanlægget, som jo går tværs igennem væsentlige vandreservoirer for Aalborgs drikkevand, kommer til at betyde for vandkvaliteten fremadrettet.

Det tredje er, hvad en afgrænsning af Aalborg mod vest via et motorvejsanlæg kommer til at betyde for den fremtidige byudvikling, og for forståelsen af Aalborg som en by, der prioriterer grøn udvikling.

Ang.: Eternitten

I forhold til eternit-/asbest-/tungmetalproblemet så jeg allerede, da jeg var barn og legede ved fjordens strandkant vest for Aalborg i området omkring det, der nu er rensningsanlæg, ved Skudehavnen og længere ud mod Hasseris å, hvordan disse områder langsomt men sikkert blev fyldt op med eternit-affald. Vi legede som børn med og i dette affald og flere af områdets økonomisk trængte familier anvendte også affaldet som byggematerialer til egne huse og skure. Det viser, at der var tale om affald, som vi på det tidspunkt ikke anså for problematisk, da kommunen/amtet havde givet tilladelse til deponeringen, og området ikke var afskærmet, heller ikke ud mod fjorden, som det senere blev. Men det har jo nu vist sig, at depoterne er en regulær miljøbombe under hele området.

Jeg har set masser af hele og halve eternitplader dengang, de blev gravet ned, og det er også ganske veldokumenteret, at det affald der blev dumpet i disse depoter, er stærkt problematisk. Jeg har ind imellem tænkt på, hvad en virksomhed, der søgte om tilladelse i dag til at fylde affaldsdepoter op med asbestholdig eternit ville få som svar. Teknisk forvaltning ville formentlig og forhåbentlig grine hele gennem afslagsskrivelse over denne tåbelighed overhovedet at tro på, at der kunne gives tilladelse til dette. Men nu ligger der estimeret 550.000 ton af dette affald i deponierne. Og det er i denne suppe af asbest og tungmetaller, at noget af linjeføringen ligger, og som man skal til at grave i, uden det overhovedet er undersøgt, hvad det kommer til at betyde for det omkringliggende miljø. Og det er vel at mærke samtidig til en forbindelse, hvor der både er rejst spørgsmål til, om den overhovedet løser det trafikmæssige problem, samtidig med at der er opstillet alternativer, som efter min mening både er bedre rent trafikalt, som er billigere og som betyder, at man ikke skal til at grave i disse depoter.

Efter den sidste høringsrunde, hvor det efterfølgende blev pålagt at udvide/kvalificere VVM-undersøgelsen, er der nu kommet endnu en rapport. Denne rapport er der allerede stillet alvorlig tvivl ved af GeoHav, og Transportministeren har nu toppet dette ved at holde stadig fast på en høringsfrist d. 11/1 24 uanset, at Miljøstyrelsen har meddelt, at man fra styrelsens side ikke kan nå at gennemgå rapportens godt 1800 sider tilstækkeligt til at kunne komme med en seriøs vurdering af rapport og miljøkonsekvenser. Jeg ved, at der er masser af eternit nedgravet både på land og i fjorden – jeg har vadet rundt i det som barn/ung. Derfor tror jeg også mere på GeoHav, når de skriver, at målingerne ikke er tilstrækkelige. Den nye rapport fra vist nok Rambøll, der er betalt af Trafikministeriet (?), tror jeg simpelthen ikke på. Jeg ved, at det er forkert. Og gade vide om ikke også Trafikministeriet/-styrelsen ved, at der er et problem, siden man sætter en

høringsfrist, der betyder, at den sagkundskab der findes i ministerierne, ikke får mulighed for at tage stilling til rapporten.

Ang.: Vandreservoirerne.

Motorvejen kommer til at gå hen over en tredjedel af Aalborgs vandreservoirer, hvilket kommer til at betyde, at man udsætter disse reservoirer for en betydelig risiko for forurening med den konsekvens, at tilgangen af vandet og vandets kvalitet kan blive en mangelvare i fremtiden. Det er vel at mærke i en fremtid, hvor drikkevandet alle steder er under pres, ikke mindst fordi vi som samfund har accepteret anvendelse af store mængder pesticider. Vores vandreservoirer har ikke brug for yderligere belastning, hvis vi ønsker en fremtid, hvor al vand ikke fremover skal købes i supermarkeder efter at have været igennem rensningsprocesser, og hvor der som andre steder i verden tilsættes klor.

Min bekymring for drikkevandet understøttes af Gitte Ramshøj, der har arbejdet med at sikre rent drikkevand i Aalborg Kommune som ansat landskabsarkitekt og som projektleder i Drastrup. Hun fremhæver, at: *"etableringen af Egholmmotorvejen vil kræve, at Folketinget ophæve den særlige beskyttelse af de boringsnære områder (BNBO) i Drastrup og Lindholm/Hvorup vandværker. Det er nødvendigt at ophæve beskyttelsen for at gøre det muligt at bygge en motorvej over Egholm. Også selvom den udgør en risiko for forurening af de to vandindvindingsanlæg i boringsnære beskyttede områder. Det strider direkte mod Folketingets forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet, siger Gitte Ramhøj".*

Det betyder, at etableringen af Egholmmotorvejen både vil udgøre en risiko for betydelig forurening med asbest, og derudover vil udsætte vores drikkevand for fare, så vi ikke længere kan få drikkevand gennem hanen. Det er for stor en pris til, at jeg synes, den er værd at betale. Kan der ikke stilles garantier for, at etableringen af broen ikke betyder asbestforurening og ikke betyder forringelse af vores drikkevand, skal broen ikke bygges. Og så må borgerne i Brovst leve med, at de i myldretiderne vil være 4½ minut længere tid om at nå til Svenstrup.

Ang.: Betydningen for Aalborg som grøn by.

Aalborg har altid været en industriby. Industrien var i alt væsentlighed samlet i midtbyen eller i Østbyen og ud mod Egense (f.eks. Grønlandshavn). Det er formentligt p.g.a. denne oprindelige byudvikling og med Aalborgs udvikling i retning af en universitets- og uddannelsesby og en by med mange serviceerhverv, at industrien i midtbyen nu er nedlagt (f.eks. Spritfabrikkerne og Eternitten), og at den industri, der stadig er tilbage, fastholdes eller udbygges i Østbyen. Til gengæld udbygges/udlægges områderne vest og til dels syd for byen i Hasseris, Gl. Hasseris, Frejlev, Skalborg og Svenstrup til boliger. Det er efterhånden her aalborgenserne bor og også i fremtiden kommer til at bo. Og så ønsker man med Egholm-linjeføringen at trække en motorvej tværs gennem disse områder. Det er nok også derfor, at mere end halvdelen af Aalborgs borgere er imod netop udbygningen via Egholm.

Samtidig er Aalborg den mest støjplagede by i Danmark, og nu skal de områder, hvor det faktisk stadig (de fleste steder) er muligt at høre andet end biler og flyvere, have glæden af støjen fra en motorvej. Det forekommer mig at være totalt ude af trit med det, der er brug for, også fordi det sammen med de andre punkter vil placere Aalborg som en by, hvor støj, vand og forurening har minimal betydning, og hvor mennesker skal indrette sig efter økonomiske og andre strukturer i stedet for, at udgangspunktet var, at det er økonomi og strukturer, der skal tilpasses de menneskelige behov. Jeg er selvfølgelig fuldstændig klar over, at store anlægsarbejder altid vil have menneskelige omkostninger, men man behøver jo ikke vælge den løsning, hvor de menneskelige omkostninger er størst, og hvor der med asbest- og drikkevandsproblematikken i baghovedet er sandsynlighed for en regulær katastrofe.

Derfor er der kun for mig at se en ting for Folketinget kan gøre i forbindelse med lovforslaget, og det er til at starte med at give Miljøstyrelsen tilstrækkelig tid til at undersøge rapporten om de miljømæssige konsekvenser af Egholm-forbindelsen. Derudover skal der udarbejdes en vurdering af de alternative løsninger, der er på bordet og disses økonomiske, trafikale og miljømæssige konsekvenser. Her tænker jeg især på forslagene om City Tunnelen og Bypass-tunnelen, som rent faktisk ser ud til at kunne løse den trafikmæssige udfordring i myldretiden samtidig med, at de belaster miljøet mindre, og derudover er langt billigere løsninger.

Elisabeth Klit
Skrædergyden 8
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Jensen (peter@spuk.dk)
Titel: Høringssvar ang. Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 14:25
Bilag: Høringssvar Forslag til anlægslov 2024.docx;

Til Transportministeriet

Hermed mit høringssvar i forhold til anlægsloven. Jeg vil meget gerne have en kvittering på, at Ministeriet har modtaget mit høringssvar.

Med venlig hilsen

Peter Jensen
Skrædergyden 8, 9000 Aalborg
T: +45 28 10 02 88

Til Transportministeriet

Det er nu anden gang i mit 67-årige liv, at jeg skriver et høringssvar i forbindelse med en anlægslov. Første gang var i forbindelse med sidste høringsrunde. Den gang boede jeg på Frederiksberg, og nu bor jeg i Aalborg. Jeg har undervejs haft tidsmæssigt mulighed for at følge debatterne om Egholmforbindelse mere tæt, og det har gjort mig mere og mere overbevist om, at den linjeføring, som går over Egholm, er den værst tænkelige løsning på det, der defineres som et stort trafikproblem. Nu fremlægges den ene rapport efter den anden, og diverse konsulentfirmaer er inde over for at udtale sig positivt om linjeføringen over Egholm. Tilbage står imidlertid for mig, at jeg overhovedet ikke har tillid til disse rapporter. De virker bestilte i deres konklusioner, og hele sprogbrugen i dem er så positive, at der efter min bedste overbevisning på ingen måde kan findes belæg for det i rapporternes resultater. Jeg synes, det er ærgerligt, at jeg nu kommer til at fremstå som en 'sølvpapirshat', hvor jeg ikke kan lade være med at tænke på magthaveres manipulerede resultater for at få beslutninger til at glide igennem. Jeg har i al almindelighed tillid til statsapparat, styrelser osv., men processen omkring Egholmforbindelsen oser af forud indfattede beslutninger, som hindrer enhver form for refleksion over indsigelserne, der kommer fra borgere, foreninger og videnskabelige privatpersoner og organisationer. Jeg føler mig som borger nærmest hensat i en kafkask skruetvinge, hvor al fornuft trumfes af gamle beslutninger uanset den nye viden. Viden som man i vidt omfang ikke engang undersøger lødigheden af.

Den tid, hvor jeg har fulgt med i processen omkring Egholmmotorvejen er denne opfattelse blevet stadigt stærkere:

1. Den tidligere transportminister Benny Engelbrechts fuldstændig argumentresistente opførsel omkring bekymringerne for asbestdeponierne på begge sider af fjorden, hvor hans ministerium så til sidst – vist nok efter hans fyring – efter Miljøstyrelsens udtalelse i sagen måtte anerkende, at VVM'en var mangelfuld bl.a. på området omkring asbest.
2. Den tidligere Aalborgborgmester Thomas Kastrup-Larsen skift af standpunkt, da han tiltrådte som borgmester, hvor han var modstander og så hen over natten blev så glødende tilhænger, at det så mere end mærkværdigt ud. At han derudover blev så glødende tilhænger, at han ulovligt valgte at oprette støttende erhvervsklubber (med løfter særlige privilegier?) bidrager til denne opfattelse af magthaveres forbrødring på en for os borgere særdeles usund måde.
3. Den totale uvilje fra disse tilhængeres side om at diskutere egholmforbindelsen på et fagligt grundlag – altså hvor f.eks. trafikminister og borgmester stiller op til et borgermøde med repræsentanter fra Borgerbevægelsen og GeoHav, hvor der diskuteres fagligt og ikke de 'synsninger', som indtil videre har været beslutningstagernes foretrukne argumenter. Og hvor man for en gangs skyld kan undlade at argumentere med, at der altid er modstand mod store anlægsarbejder – underforstået at de derfor heller ikke skal tages alvorligt.
4. Den totale mangel på indsigt hos en garvet folketingspolitiker som Per Larsen (K), der bliver interviewet om Egholmforbindelsen i en TV-avis i november eller december 2023, hvor det eneste han siger er, at det er vigtigt med Egholmforbindelsen, men intet om, hvorfor lige præcis denne linjeføring er den rigtige, udover selvfølgelig, at det har været besluttet længe, så derfor er det en god ide!!!? Og han ønsker ikke, at nordjyder skal holde i kø hver morgen/eftermiddag, men som Trafikstyrelsens trafikberegninger viser, så handler det altså om nogle ganske få minutter alt efter, hvor disse nordjyder bor, og kun hvis de vælger at kører i spidsbelastningen af det nuværende vejsystem.
5. Den nye Aalborgborgmesters skydende til hjørnespark er forståelig al den stund, at han har en kæmpe oprydningsopgave i forhold til de stærkt problematiske byggesager, som forvaltning og tidligere borgmester har rodet rundt med. At den nye ikke ønsker en ny problematisk politisk flanke ved at være tvivlende overfor Egholmforbindelsen er politisk forståelig, både fordi en hob af borgmestre nord for Limfjorden vil opfatte det som løftebrud, og fordi højrefløjen af hans byråd vil være stærkt skeptiske, men det er ikke desto mindre det, der er hans opgave, nemlig at turde gå

mod strømmen (når noget lugter af l…, smager af l… og ligner l…, ja, så er det nok l…) Og så ville det udover at opfylde borgmesteropgaven også betyde, at han kunne tage de seriøse borgere seriøst.

6. At der overhovedet ikke bliver lyttet til det argument, som er fremsat af enhedslisten i Byrådet, at vi med flere motorvej miljømæssigt går den helt forkerte vej. Vi har ikke brug for mere CO2 udledning og dermed for mere trafik. Vi og vores efterkommere har brug for mindre. Derfor har Egholmmotorvejen også en god chance for at blive en vejstrækning, som bliver en fejlinvestering på linje med andre motorvejsudbygning i det nord- og vestjyske.
7. At vi nu har fået en ny transportminister, der fastsætter en høringsfrist henover (endnu) en jul med en frist til 11/1 24, så der reelt er meget få arbejdsdage til at gennemgå det meget omfattende materiale, der skal gives en vurdering af. Det har betydet, at Miljøstyrelsen har bedt om udskydelse af fristen, da de ellers må tage væsentlige forbehold for deres anbefalinger i forhold til fremlæggelse til anlægslov, fordi de ikke vil have tid til at gennemgå materialet tilstrækkelig grundigt. Transportministeren har på trods af denne anmodning valgt at fastholde høringsfristen d. 11/1 24. Endnu engang bliver faglig vurdering forsøgt tilsidesat i dette forløb.

Ovenstående 'forløb' har for mig haft den betydning, at jeg er holdt op med at tro på, at der er realiteter bag de fine ord om høring og inddragelse af borgere i en sag som denne om Egholmforbindelsen. Jeg er som borger oppe mod et system, hvis beslutninger ikke bygger på fornuft, men på et politisk magtrationale, som er resistent overfor argumenter, der kan bidrage til at undergrave eller måske snare være en trussel mod magtens ufejlbarlighed. Jeg har ikke desto mindre – måske fordi det er min eneste mulighed for at kunne se mig selv i øjnene – valgt at skrive dette høringssvar, hvor jeg efter at have læst det udsendte materiale, har nedenstående kommentarer. Det skal dog bemærkes, at miljøkonsekvensberegning m.v. fagligt ligger langt udenfor mit normale fagområde, og jeg har derfor også læst og kommenteret rapporterne m.v. som lægmand (uden tillid til at rapporterne ikke er manipuleret). Jeg vil have fokus på den mulige asbest- og støjforurening, på den trafikmæssige situation efter en evt. Egholmforbindelse og prisen.

<u>Mulig asbestforurening og andre miljøudfordringer</u>

I forhold til de miljøudfordringer, der ligger i en vestlig linjeføring, er der både støj, truede dyr og aspest, men for mig er det vigtigste uvisheden om den potentielle asbestforurening og den øgede støj i forbindelse med motorvejen. GeoHav har på fuldstændig overbevisende måde vist, at linjeføring ligger lige oveni asbestdepoter, hvor affaldsprodukter fra den tidligere Eternit-fabrik ligger. Der er nu – efter et hårdt pres – gennemført en et tillæg til VVM-undersøgelsen, og som GeoHav og Borgerbevægelsen mod en Egholmforbindelse har påpeget, er undersøgelsen, der ligger til grund for dette tillæg er fuldstændigt mangelfuldt. De optagede prøver kan ikke give et reelt billede af risikoen. Lad mig i den forbindelse minde om, at jeg og andre borgere i Aalborg øst/Hasseris, når vi går tur langs fjorden ser eternitplader dukke op. Også udenfor deponierne. Min hustru har boet hele sit 67-årige liv i Hasseris. Hun legede ved fjorden mellem eternitplader, da hun var barn, da de jo ikke vidste, hvor farligt materialet var/er. Områdets daværende beboere anvendte det kasserede eternit til egne huse, og disse ikke blev ikke alene indsamlet i deponierne, men i et større område langs fjorden, fordi lastbilerne fra Eternitten ikke altid holdt sig helt stramt til reglerne for aflæsning. Denne praksisviden bliver ikke brugt nogen steder, men alle fra området, der har boet der længe nok, ved det. Så når tillægget siger, at der ikke er fundet asbest, så er det fordi der ikke er set/undersøgt de rigtige steder. Og så er det jo stadig lige relevant at fremhæve, at vi her taler om 550.000 ton asbestholdigt materiale, der både har ligget i en lang periode uden at være dæmmet ind og som jo kan ligge alle steder, også udenfor de officielle deponier. Samtidig med dette er der stadig ingen tidligere undersøgelse af, hvilken miljøpåvirkning opgravning af et eternit-/asbestdepot vil have for (hav-)miljøet. Det er hasardspil med hele Limfjorden og Kattegat, når vi begynde at grave i deponierne og det omkringliggende miljø, og det skriger jo til himlen, når der samtidig er gode forslag til, hvordan et ekstra rør i Limfjordstunnellen er et bedre bud på en udvidelse af motorvejskapaciteten. Hele denne bekymring understøttes af, at Transportministeren har fastsat en høringsfrist, så Miljøstyrelsen (der traditionelt

opererer på miljøets side) ikke kan nå at gennemarbejde det materiale, der foreligger, og som skal være grundlaget for anlægsloven.

Støj og trafik

I forhold til støj er der foretaget beregninger der viser, at Egholm for boliger i området vil betyde mere støj, hvoraf en del af dem vil blive udsat for meget alvorlig støj. Samtidig er det flere gange blevet fremhævet, at en forbindelse med et ekstra rør også vil betyde mere støj, bare et andet sted. Det er imidlertid ikke rigtigt, og det er blevet fremhævet flere gange af bl.a. Borgerbevægelsen, nemlig at et ekstra rør vil betyde øget støjniveau, men da støjniveauet i forvejen er højt langs den nuværende linje, vil det kun have marginale støjkonsekvenser med et ekstra rør.

I Vejdirektoratets opdaterede støjberegning fra november 2023 opereres med et begreb, de kalder referencescenariet (side 2). Anvendelsen af dette begreb får det til at se ud til, at den øgede støjbelastning for boliger i belastningsområdet kun vil have betydning for 11 boliger. Jeg skal ikke gøre mig klog på begrebet, men når det anvendes på denne måde, er det mildest talt misvisende. Ved anlæggelse af Limfjordsforbindelsen vil 682 boliger blive støjbelastet. Og det kan der ikke ændres på ved at anvende et referencescenariebegreb for år 2045. De 682 boliger ville uden motorvejsforbindelsen over Egholm ikke blive støjbelastede, derfor vil det også for 682 husstande betyde en forringet livskvalitet og for nogen, at de ikke længere kan opholde sig i deres haver.

I samme rapporte skrives, at *"På en stor del af de øvrige veje i Aalborg vurderes en etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke at medvirke til ændringer af vejstøjen"* (side 3). Der har jo været talt meget om afkørslen på Nørholmsvej,og det fremgår også af rapportens figur 5, at der vil være tale om en forøgelse af støjniveauet på 1-2 db, men det er noget uforståeligt, hvordan det kan hænge sammen med Vejdirektoratets opdatering af VVM fra januar 2021, hvor der forventes en 6-dobling af trafikken på Nørholmsvej og en 10-dobling af trafikken på Mølholmsvej (Ruteneg kort for basis 2030 og Egholmlinjen – bilag til Opdatering af VVM for Egholmlinjen).

Jeg har tidligere anført, at rapporterne anvender nogle meget positive begreber, når det handler om at effekterne af en Limfjordsforbindelse over Egholm. Et eksempel på dette er figur 5 i de opdaterede støjberegninger fra november 2023, hvor figuren viser de støjmæssige konsekvenser. Her opereres med et interval på 0 til +3 db, så det der ligger over 3 db kommer til at se ud som om, at det er lige over. Men det er jo ikke sandheden. Sandheden er, at nogle boliger vil se en forøgelse af støj fra Lindholmmotorvejen på mere end 73 db – som jo er et fuldstændig ulideligt støjniveau, og et støjniveau som vil forringe de boliger, det handler om, og det vil lægge voldsomme begrænsninger for beboerne. Det vil indenfor mit fag (samfundsvidenskaberne) blive betragtet som forsøg på manipulation, og er jo utilstedeligt i en rapport, der skal lægges til grund for borgerhøringer (og Folketingsbeslutning). Det samme kan man med god ret sige om referencescenarie-begrebet, hvor man bliver nødt til at google det, for at få en forklaring på begrebet. Selv efter en google-søgning forekommer det at være et særdeles problematisk begreb at anvende i et materiale til en borgerhøring, hvis det ikke oversættes til et sprog, som jeg/andre uden specialviden også kan forstå.

Et andet eksempel på samme problematik er trafikberegningsrapporten, hvor man på side 12 pointerer, at der er store tidsmæssige gevinster i sigte, hvis man skal fra f.eks. Brovst til Svenstrup under forudsætning af, at der ikke er noget trafik. Så vil man kunne opnå op til 4½ minut i tidsbesparelse pr. tur. Hvorfor kalder man det en 'stor tidsbesparelse'. For mig er det nærmest ligegyldigt. Når man så samtidig springer let henover over, at der er en negativ gevinst på 2½ minut ved forbindelsen, hvis man skal fra Hjallerup til Svenstrup, så minder det om forudindtagethed om det gode ved Egholmforbindelsen, som også kan være med til at underspille de negative konsekvenser af Egholmmotorvejen.

Til sammenligning kan jeg sige, at jeg har langt mere tillid til GeoHav, der også anvende begreber og beregningsmodeller, som er ret uforståelige, men hvor de stiller op til møder mv. for at komme med de uddybende forklaringer, som kan giver mig indsigt i, hvad det egentlig er tal, tabeller, figurer og begreber betyder. Det materiale, der er fremsendt fra Vejdirektoratet skaber for mig meget lidt afklaring, men til gengæld en stærk overbevisning om, at jeg bliver forsøgt manipuleret. Og det er ikke godt for demokratiske beslutningsprocesser.

Det værste er dog, at Egholmforbindelsen ikke løser det såkaldte problem med kødannelse i Aalborg omkring tunnelrørene i myldretiderne.
Aalborg er områdets vækstcenter, og det er her arbejdspladserne for mange ligger. Rigtig mange, der bor nordenfjords, pendler til arbejdspladser i Aalborg. Men de fleste af disse arbejdspladser ligger øst for Aalborg, og det er jo også der, det nye supersygehus bliver opført. Hvis man ser på, hvad der sker vest for Aalborg (Hasseris, Hasseris Enge og Frejlev) er det her områderne ligger for boligudbygning – både leje og ejerboliger. Med en vestlig linjeføring, der rammer motorvejen omkring Dall, og kører lige gennem disse nye boligområder, skal pendlere nordenfjords fra køre til arbejdspladserne øst for Aalborg ved enten at køre tilbage af motorvejen ved Dall, eller de skal krydse gennem Aalborg i myldretiden, hvilket de nok ikke kommer til at gøre. Derfor vil langt de fleste også tage den gamle forbindelse.

Et andet argumenter jeg har læst er, at den øgede transporttid blokerer for den økonomiske udvikling af Nordjylland. Det tror jeg simpelthen ikke på, og jeg har heller ikke fundet dokumentation, der beviser dette. Det er rigtigt, at vi fra tidligere ved at større investeringer i infrastruktur, øger de berørte regioners vækst, men hvis udgangspunkt for sammenligning her er andre broprojekter (f.eks. Storebælt og Øresund), er der jo tale om fundamentalt og efter min mening ikke-sammenlignelige størrelse. Nordjylland er ikke og bliver heller ikke indenfor en overskuelig fremtid et vækstcenter, der kan sammenlignes med Sjælland/Fyn/Sønderjylland og København/Skåne. Sammenligningen holder ikke.

Pris og omkostninger

Egholmforbindelsen er dyr. Den koster knapt 7 milliarder d.kr, og så har man endda glemt at medtage udgifter til, at den skal passere hen over letbanen mellem Aalborg og lufthavnen. Derudover kan man allerede nu – i lighed med alle andre offentlige anlægsarbejder – imødese masser af ekstraudgifter og budgetoverskridelser på grund af udbudsregler med for meget vægt på økonomi, leverandører der ikke overholder kontrakter, leverandører der anvender for dårlige byggematerialer og/eller underbetalt arbejdskraft osv. osv.

Der er fremlagt flere alternative løsning til en Egholmforbindelse (City Tunnelen eller Bypass-tunnellen, der bedre løser trafikproblemerne, og som samtidig er billigere, men disse løsninger nægter politikerne at tage stilling til.

Samlet set kan man sige, at Egholmforbindelsen er alt for dyr, der er andre muligheder, men værst er det, at den ikke løser problemet.

Derudover skal jeg som Aalborg-borger nu bidrage til, at Aalborg Kommune skal have kr. 600 mill. op af kommunekassen, som der efter min bedste overbevisning ikke er lovhjemmel til. Motorvejsbyggeri er en statslig udgift, så hvorfor skal en relativt lille del af Danmarks befolkning betale mere end resten af Danmark? Skal København de københavnske omegnskommuner så også til at betale for udvidelse af Ring 3 eller Køgebugt-motorvejen. Selvfølgelig skal de ikke det, men hvorfor skal Aalborg Kommune så? Har det været en del af en studehandel, som det udefra ser ud til, at aalborgensiske byrådspolitikere/borgmestre er

verdensmestre i? Det er fuldstændigt skævt, når kommuner selv skal have penge op af lommen i statslige projekter.

I forhold til de politiske beslutningsprocesser er det stærkt problematisk at opleve fuldstændigt argumentresistente lokale politikere, der allerede har defineret sig som pro-Egholmforbindelsen - høringsprocesser bliver negligeret, diskussioner og gode forslag bliver der ikke bliver taget stilling til, en tidligere transportminister der forsøger af fjerne klageadgangen, og nu en transportminister der forsøger at give en kritisk styrelse mundkurv på ved at fastsætte en horribel høringsfrist. Det demokratiske underskud eller måske rette tilsidesættelse er til at få øje på. Og det er både problematisk i forhold til Egholmforbindelsen og i forhold til fremtidige infrastruktur-projekter, hvor politisk magt er vigtigere end viden og indsigt.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Visuel forurening langs hele vejen
Sendt: 04-01-2024 14:18

Kære Transportministerium
Resultatet af den nybyggede vej vil være en visuel forurening af gigantisk format.
Vi har smukke landskaber rundt omkring Aalborg, især vest om, hvor Østerå dalen er et stort rekreativt område og hele engdraget ved Hasseris og Sofiendal Enge lader øjet se langt. Ved Egholm, på Egholm og ved Verdens Ende er der den smukkeste udsigt mod vest, og alle disse områder er meget velbesøgte rekreative områder for byens borgere.
Ligeldes området nord for lufthavnen, mod Lindholm Høje, Hvorup og Vestbjerg.
Alle disse 20 km bliver nu ødelagt med adskillige store betonbyggerier – flere af dem op i 11 m højde og på ”puder”, som fuldstændigt vil hindre øjet i at se langt.
Det bliver så grimt – og står ikke til at ændre, når først Vejdirektoratet har slået sine folder!

Venlig hilsen
Bente

Bente Schmidt Nielsen
Vesterbrogade 4A st. tv.
9400 Nørresundby
M: 20 64 75 94
bsn@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisette Dyhrberg Nielsen (lisettedyhrberg@gmail.com)
Titel: Indsigelse 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 13:48

Indsigelse 3 Limfjordsforbindelse
Det vil medføre negativ indvirkning på store rekreative områder syd og nord for fjorden.
Såvel i anlægsfasen og i driftsfasen har en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm store negative konsekvenser for borgernes brug af de rekreative områder, der kendetegner særlig Hasseris-, Sofiendals- og Mølholmbydelen syd for fjorden og området vest for Kulturbroen og til Aalborg Lufthavn på nordsiden af fjorden, herunder stien til Verdens Ende. Hverken vandrere eller cyklister vil længere uhindret kunne tage turen i engene og langs fjorden, sådan som det er tilfældet i dag.
Med planen om til- og frakørselsvej ved Nørholmsvej lige uden for bygrænsen, vil der ske en yderligere indskrænkning af de rekreative områder ved de gamle lergrave fra fabrikken Nordens tid. Området vil således blive gennemskåret af en tilkørselsvej, der fortsætter ind gennem Annebergvej. Det er svært at se, at vejene mod Aalborg Centrum har kapacitet til en større
forøgelse af trafikmængden.
Borgerne i hele Aalborg – nyder godt af den korte afstand til de rekreative områder langs fjorden og i engene, og det bidrager til en højnelse af folkesundheden i området. Området er velbesøgt af vandrere og løbere, som sætter stor pris på de smukke rekreative områder
Desuden er Egholm en rekreativ perle med mindst 100.000 besøgende årligt. Alle børnehave- og skolebørn i Aalborg besøger Egholm flere gange i løbet af barndommen, og mange familier og foreninger har mangeårige traditioner med at besøge Egholm om sommeren.
Alt dette ødelægges med en motorvej med til- og frakørsler hen over området.
venlig hilsen
Lisette Dyhrberg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peer Kierstein Nielsen (nielsenp@hotmail.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende den projekterede 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.....
Sendt: 04-01-2024 13:44

Jeg finder det bekymrende og stærkt foruroligende for den demokratiske proces, at borgernes inddragelse i beslutningsprocessen vedrørende den projekterede Limfjordsforbindelse over Egholm er blevet reduceret til en barok "skueproces", bl.a. på grund af,

- **At Transportministeriet kategorisk nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring**, så der kan skabes et reelt og retvisende sammenligningsgrundlag
- **At myndighederne frejdigt postulerer, at der ikke findes andre alternativer til løsning af trængslen**, hvilket jo er grotesk, da en gennemtænkt og fornuftig udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år. Den vil endda være mere fordelagtig end Egholmmotorvejen, da den dels er billigere og mere miljøvenlig, og dels fordi trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges.
- **At Folketingsmedlem og trafikpolitisk ordfører (V) ikke bare er ligeglad med – men BEDØVENDE ligeglad med** – at beskyttede arter, der er optaget på habitatdirektivets bilag IV, påvirkes i særlig grad, hvis deres yngle- og rastesteder påvirkes permanent.
    - Der henvises til et læserbrev i Nordjyske dateret den 26. februar 2021, hvor han giver han udtryk for følgende holdning: *"Der er ikke mange ord eller tal i den nu opdaterede VVM-redegørelse, der kan tale imod en igangsætning. Og strandtussen, den spidssnudede frø og den lysbugede knortegås - som jeg i øvrigt i denne sammenhæng er **bedøvende** ligeglad med - vil ikke kunne forsinke byggeriet."*
    - Det visuelle bevis for oddere og unger på Limfjordsøen får dog heller ikke denne gang det nordjyske folketingsmedlem Preben Bang Henriksen (V) til at ryste på hånden. Ligesom ved tidligere debat om beskyttede dyrs betydningen for etableringen af Den 3. Limfjordsforbindelse og folketingspolitikerens holdning, lyder det i (TV2 Nord - 22. mar. 2023, kl. 18:51): *"Overhovedet ingen. Jeg kan sige med det samme, at om det er knortegåsen, den spidssnudet frø, odderen eller strandtudsen, så kommer de ikke til at ligge i vejen for udviklingen i Nordjylland."*
- **At en aktindsigt har afsløret**, at transportministeren bevidst har blokeret for Miljøstyrelsens kritiske vurdering af den omdiskuterede Egholmmotorvej ved Aalborg. Det lugter af, at transportministeren vil forhindre, at Folketinget oplyses om ALLE kendte miljøproblemer.
- **At både Miljøstyrelsen , Miljøministeriet og Aalborg Kommune** har meldt sig i koret, der gerne vil have mere tid til at komme med meningsfyldte og fyldestgørende høringssvar, for med sølle fem ugers høringsfrist hen over jule- og nytårsferien, har det ikke efterladt hverken borgere eller embedsfolk nok dage og timer til at gennemgå de mange dokumenter (mere end 1.000 sider svært tilgængeligt læsestof)
    - Den almindelige borger har INGEN muligheder for at sætte sig grundigt ind i f.eks. miljøkonsekvensvurderingen for 3. Limfjordsforbindelse, Aalborg Kommunes høringssvar til Transportministeriet over forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse osv……

Jeg mener, kort sagt, at den politiske inddragelse af borgerne i processen mildt sagt overgår folkekomedien **Kejserens nye klæder**! Og det er vel overflødigt at tilføje, at jeg også føler mig temmelig sikker på, at den af Vejdirektoratet anbefalede motorvejsforbindelse over Egholm er til skade for ALT OG ALLE, da den er unødvendig, dyrere end alternativerne og til stor gene og skade for dyr, mennesker og nærmiljøet!

Peer Kierstein Nielsen
Carl Klitgaards Vej 21, 3.th.
9400 Nørresundby

Mobil: +45 61 65 70 35

Email: nielsenp@hotmail.dk
Email: nielsenp@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rica Jensen (jensen.rica@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholm motorvejen.
Sendt: 04-01-2024 12:39

Jeg er modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, over Egholm.
Den løser ikke de mange trængsel problemer der er mellem Aalborg og Nørresundby
Der vil stadig være De store sammenfletnings problemer når motorvejens trafikken mødes med bytrafikken med mange farlige situationer, med skader, lemlæstelser og lidelser for utallige mennesker. Min egen kone har selv prøvet at blive torpederet af en stor lastbil med anhænger i røret fra syd til nord, blev skubbet fra væg til væg, bil totalskadet slap heldigvis med livet i behold dog med nogle senskader.
Derfor vil jeg vælge den nye city tunnelløsning udarbejdet af Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen og Lektor emeritus i Trafik-og byplanlægning, AAU hvor man adskiller lokaltrafikken fra motorvejstrafikken så man undgår flere sammenfletningsulykker.
Jeg forstår ikke, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM`en for kun en linjeføring. Jeg undrer mig også over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i af nærheden til Natur 2000- området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vest forbindelsen?
Hvordan kan man i det hele taget finde på at lave en Egholm løsning hvor man lukker Aalborg inde mellem 2 motorveje, ovenikøbet beliggende i de mest lavtliggende områder vest for Aalborg som vil / kan blive oversvømme allerede i 2050, hvor hele Egholm vil blive oversvømmet og det kun 20 år efter færdiggørelsen
Den eksisterende tunnel er allerede ved at blive stormflodssikret?
Hvorfor i det hele taget lave, 1. motorvej, 1. tunnel og 1. bro, når man kan lave 1.City tunnel der løser flere Trængsel problemer end Egholm forbindelsen, til ca. den halve pris.
Ved en ulykke i et tunnelrør vil motorvejsstrækningen mellem Gug og Sundsholmen vær uden reel mulighed for at komme frem til Egholms forbindelsen.

Hvad ved spidserne i Aalborgalliancen egentlig om Egholms forbindelsen når Direktøren for Normark Maskinfabrik i udsendelsen Frisk og Pind DR.TV (4. november 2021) kan sidde og sige at han ikke kan få sit gods gennem den eksisterende Tunnel. Hvordan skal han så få hans gods gennem den nye forbindelse over Egholm, der også har en Tunnel + en bro?
Alt sammen lugter af, at loven skal listes igennem uden al for megen modstand. Magtens tredeling sættes ud af kraft- Det er netop det, vi anklager Polen og Ungarn for at gøre.

Med Venlig Hilsen
RicaJensen
Baggesdamvej 10. 9293 Kongerslev
Kvittering for tilsendt Høringssvar ønskes tilsendt.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Rasmussen (peterras0211@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 12:37

Jeg ser med gru på udsigten til, at Aalborgs inddæmning af motorveje, hvis den påtænkte Egholmmotorvej vest om Aalborg bliver realiseret.
Her i Lindholm vil vi blive voldsomt berørt af støjgener, når en motorvej på en høj dæmning føres ganske tæt på vores boligområde. I forvejen er vi sommetider belastet af larm fra lufthavnen og skydebanen ved Lindholm Høje, men detv er kun i korte perioder. Med den projekterede motorvej kan vi forvente en konstant højlydt motorlarm nærmest døgnet rundt. Det bliver aldeles ulideligt!
Ydermere er det katastrofalt, at vi som borgere i Aalborg mister store bynære naturområder, hvor vi kan søge ud og få fred og ro, samt nyde det rige dyreliv. Det gælder både langs fjorden ved Lindholm/ Nørresundby, det gælder Egholm (det er enestående for Aalborg at have en "øde" ø 10 minutters sejlads fra centrum!), og det gælder områder på sydsiden af fjorden. Det vil være et stort tab for os som borgere i Aalborg.
Helt vanvittigt bliver det, når man ved, at der findes en anden løsning, som både er billigere, mere skånsom overfor natur og miljø og som anbefales af førende trafikforskere! Som minimum må det kræves, at løsningen med et ekstra tunnelrør undersøges seriøst. Alt andet viser politikerne som utroværdige og uansvarlige. Og eftertiden vil dømme dem!
Peter Rasmussen
Rødkælkevej 7
9400 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bettina hvidberg (bettinahvidberg@hotmail.com)
Titel: vedrørende anlægslov
Sendt: 04-01-2024 12:28

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af flere grunde.

En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte.

Det virker yderst uansvarligt, at etablere en ny motorvej igennem et så vigtigt område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Jeg er ligeledes imod en motorvej over Egholm på grund af den yderst negative påvirkning af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj.

Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt.

Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres!

Desuden skal vi ligeledes respektere, at odderen nu også har bosat sig i området. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer så som en linjeføring østpå ved industriområderne derude.

Bettina H. Clausen
Julius Posselts Vej 12, 2. th.
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lars Nørgaard (larsrandorff@gmail.com)
Titel: 3.Limfjordforbindels
Sendt: 04-01-2024 12:08

Til
Trafikministeriet

Høringssvar
ang. Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse

Jeg
bor i Aalborg Centrum, og bruger det vestlig Aalborg i mange forbindelser. Aalborg V. er lige nu byens åndehul og med nye planer om “Spritten” og det gamle Limfjordsværk, vil en Egholmlinie ødelægge dette område.Min motivering for nedenstående modstand mod
en Egholms forbindelse er dog overordnet begrundet i hensyn til: Globalt klima, lokalt miljø og natur, effektiv transport, dansk økonomi, støjgener i Aalborg kommune, drikkevand i Aalborg mm. Mine protester mod lovforslaget følger herunder.

Sammenfattende
foreslår jeg, at der laves en ny VVM redegørelse, hvor Østlige alternative linieføringer er medtaget, således at der kan laves en sammenligning af de forskellige linjeføringer. Det er vigtigt at dette laves ud fra Aalborg i dag og med de nyeste trafikmodeller
mm. På denne baggrund bør der så laves et nyt lovforslag. Den sidste VVM redegørelse med mere end Egholmlinie føringen er fra 2011, hvilket er 12 år siden og derfor er forældet.

Fravigelse
af anden lovgivning (Kapitel 3 mm.)

Det
ser ud til at der er en del anden lovgivning der skal sættes ud af kraft ifm. Egholm motorvejen. Ikke mindst ifm. de dispensationer der er nødvendige ift. Odderbestanden.

Jeg
mener det bedste er at alle nye love respekterer de eksisterende love. I øvrigt forstår jeg slet ikke at nogen love kan sætte andre ud af kraft. F. eks. nytter en stram miljølov ikke meget hvis den bare kan sættes ud af kraft. Man skulle tro det var grundlovsstridigt.
Det
virker også udemokratisk og betænkeligt at der er forhold, hvorom det gælder at de "kan ikke påklages til anden administrativ myndighed" ($6).

Asbest

Bemærkning
9.4.2 s 54 "I forbindelse med detailprojekteringen og forud for anlægsarbejdet vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der ndes jordforurening og indhold af eksempelvis bygningsmaterialer, der indeholder
asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.a fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestbre ved

afgravning og bortskaffelse."
Undersøgelser
af spredningen af miljøskadelige stoffer som asbestfibre skal være færdig i VVM undersøgelsen! Det er vel formålet med VVM undersøgelsen? Det skal jo ikke håndteres i anlægsfasen.
Bemærkning
9.19 s 98 "Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet." Ikke desto mindre er der i det seneste år fundet en del asbest på stranden omkring Egholmlinien.
Aalborg Kommune har også ryddet et område med asbestplade rester.

Økonomi

Egholmforbindelsen
har den ringeste økonomi blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Som det fremgår af "3. Limfjordsforbindelse "Samfundsøkonomiske beregninger side 3" er en negativ samfundsøkonomisk NNV sandsynlig selvom den nominelle værdi er på beskedne 624Mkr.
For
de fleste virker det da også umiddelbart, at en østlig løsning med en ekstra tunnel vil være en langt billigere løsning. Den har tunnellen til fælles med Egholmlinien, men Egholmlinien har så en ekstra lavbro plus 20 kilometer motorvej og en jernbaneoverføring
ekstra, hvilket giver anledning til, at den bliver ca 2 Mia kr. dyrere.
Der
bør laves en ny VVM redegørelse med en økonomisk sammenligning af Egholmlinjen og østlige alternativer. Danmark kan bruge 2 Mia bedre end at investere dem i en dårlig motorvej.

Traffik.

Ifm.

trafik er det også forståeligt for meningmand. Hovedproblemet ifm. limfjords-krydsningen er, at de nuværende to tunnelrør giver kø i myldretiden. Den nyeste VVM redegørelse har beregnet Egholmløsningens aflaststning af den nuværende tunnel til 24%. Et ekstra
tunnelrør, med 3 baner som de nuværende, vil betyde, at de to nuværende skal klare 2/3 af trafikken og således bliver aflastet med 1/3 eller 33%. Hvis dette ene rør kan "vendes" i myldretiden, betyder det, at kapaciteten i den retning går fra 1 til 2 rør
således, at det nuværende rør aflastes med 50%. Egholmløsningens 24% aflastning kan således gøres en halv til en hel gang større vha. et ekstra rør.

Sidste
VVM med alternative linieføringer er fra 2011 dvs. 12 år gammel. Aalborg har gennenemgået en rivende udvikling i de 12 år. Langt det meste af udviklingen er sket i Aalborg øst. Der er bygget rigtig mange nye boliger. Aalborg universitet har udbygget betragteligt.
Industrien har ekspanderet bla. ifm. produktion af vindmøllevinger og fundamenter. De store kontorarbejdspladser som Regionen, Danmarks radio og NOVI er også vokset. Det sidste nye er supersygehuset. Derfor er det nødvendigt at opdatere trakanalyserne med
den nyeste udvikling og få sammenlignet Egholm med mulige østløsninger. Disse bør inkludere den sidst nye udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus fra AAU (http://www. en-3-limfjordsforbindelse.dk/).

Støj

Egholmløsningen
vil give meget ny støj på de 20 kilometer, hvor der ikke før var vej. Dette problem bliver forværret af, at den skal ligge højt i områder med relativ høj "vandstand". Herudover skal den føres over banen ved Hvorup og køre på en lavbro mellem Lindholm og
Egholm. En tunnelløsning i øst vil medføre mere støj, hvor der i forvejen er meget. Noget af besparelserne ved øst løsningen kan evt. bruges til støjbekæmpelse på den eksisterende motorvej.

$
10 inkluderer tilskud til støjisolering af boliger. Det må vel betyde, at myndighederne ved at nogle eksisterende boliger bliver støjramt ud over det lovlige/sundhedsskadelige. Det vil være meget bedre at fokusere støjisolering på en østlig løsning i stedet
for at vælge en ny forbindelse i Vest og udsætte en hel masse nye boliger for støj og så tilbyde dem økonomisk hjælp til støj isolering.

Bemærkning
3.1.4 "Anlægsprojektet omfatter ca. 5,3 km nye støjskærme, som placeres langs E45." Det virker helt forkert at inkludere støjreduktion af andre veje end den forbindelse (Egholmlinjen) lovforslaget handler om! Reduktion af støj langs andre veje hjælper jo ikke
de beboere der bor langs den planlagte Egholmlinje.! Hvor langt kan denne metode bruges? Kan man inkludere støjreduktion i Silkeborg eller København?

Drikkevand

Egholmlinjeføringen
passerer over to vigtige drikkevands indvindingsområder i hhv. Lindholm og Drastrup. Dette taler også stærkt mod denne løsning.

Bemærkning
3.1.9 s 22 "Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte
grundvandet netop her er derfor stort." Myndighederne er åbenbart klar over problemet, men loven foreslår afværgeforanstaltninger. Drikkevandsforsyning i Aalborg kommune er så vigtig at man bør undlade denne forbindelse i stedet for at satse på afværgeforanstaltninger.

Natur
og fritid

Egholmlinieføringen
passerer gennem vigtige naturområder især over Egholm, hvor der er vigtige arter, der er beskyttede. Rekreative aktiviteter går det også stærkt ud over. På de 20 km er der en del landområder, der bliver forringet. De bynære områder, der bliver meget
benyttede, er området fra Lindholm strandpark vest på mod Aalborg lufthavn, Egholm, Aalborg fjordpark, Aalborg Marina og området vest herfor. De negative indvirkninger på natur og rekreative muligheder kan undgås med en østlig løsning.

VVM
redegørelse

Fortalerne
for Egholmløsningen argumenterer for, at alternative løsninger er behandlet og Egholmlinjen er politisk besluttet ifm. infrastruktur aftalen. Det er korrekt, men den sidste VVM med alternativer til Egholmlinien er fra 2011 dvs 12 år gammel. Endvidere har
Aalborg kommune
medfinansieret
en eller flere af de seneste VVM redegørelser vist med et ønske om udelukkende at medtage Egholmforbindelsen. Dette er ikke betryggende. Der bør laves en up to date VVM med flere af de velbeskrevne alternativer til Egholmløsningen.

Det
er i øvrigt meget udemokratisk, at infrastrukturforliget med Egholmløsningen blev indgået, før de mere end 7000 VVM indsigelser var behandlet. Lige så udemokratisk er det, at der ikke er en uvildig ankeinstans, der kan behandle klager over VVM redegørelser

i statslige anliggender. Det er der jo i kommunale anliggender. At lovforslaget så vil fjerne yderligere klageadgang, gør jo kun ondt værre. Det er således helt nødvendigt med en ny VVM redegørelse med mindst et østligt alternativ til Egholmløsningen og
meget gerne med en mere demokratisk proces.

mvh

Lars
Nørgaard

Vesterbro
46, 3.th

9000
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michael Clausen (clauerclauer@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej / Høringssvar ang. "Den tredje Limfjordsforbindelse"
Sendt: 04-01-2024 11:54

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af flere grunde.

En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte.

Det virker yderst uansvarligt, at etablere en ny motorvej igennem et så vigtigt område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Jeg er ligeledes imod en motorvej over Egholm på grund af den yderst negative påvirkning af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj.

Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt.

Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres!

Desuden skal vi ligeledes respektere, at odderen nu også har bosat sig i området. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer så som en linjeføring østpå ved industriområderne derude.

Michael Clausen
Julius Posselts Vej 12, 2. th.
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Würtz (jenswurtz@yahoo.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 04-01-2024 11:51

Aalborg har historisk vendt ryggen til Limfjorden,
men der er klare forbedringer med den nye havnefront fra Musikkens Hus, Utzon Center, Aalborg Havnefront, Vestre Fjordpark og til Marina Fjordparken i vest, er der sket markante forbedringer til glæde for Aalborgs indbyggere og turister. Denne udvikling, hvor
man åbner op for Limfjorden, kan stadig fortsætte mod vest med yderligere udendørs muligheder videre ud mod Nørholm.

Men med en 3. Limfjordsforbindelse over
Egholm vil Aalborg for altid være lukket inde. Aalborg vil igen vende ryggen mod Limfjorden.

Er det en gave at give vores børn og kommende
generationer? En støjende motorvej i stedet for mulighed for at nyde naturen og frisk luft?

Jeg håber inderligt, at ansvarlige politikere
i det mindste vil genoptage de forskellige undersøgelser (der er sket meget i de seneste år) og være åbne for at genoverveje beslutningen. Måske skal vi for en gang skyld droppe et dyrt anlægsprojekt med tvivlsom nytteværdi til fordel for åbne naturområder
med mulighed for frisk luft og ro. Vi lever jo trods alt i en tidsalder, hvor vi gerne vil prioritere grønne tiltag.

Mvh
Jens Würtz
Birke Alle 16
9220 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mogens Møller (mollers-bureau@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. lovforslag om anlæg af 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 11:35

Kære transportministerium

Hermed fremsender jeg mine helt personlige tanker og overvejelser om anlæg - herunder ikke mindst placering - af en 3. limfjordsforbindelse.

Debatten om placering af en 3. limfjordsforbindelse har vel stået på, siden Limfjordstunnelen blev indviet for mere end 50 år siden. Og nu er man åbenbart langt om længe ved målstregen.

For mig - og mange andre - at se, er behovet indlysende, hvis alt, hvad der ligger nord for Limfjorden, fortsat skal have mulighed for at udvikle sig, både når det gælder erhvervsliv og bosætning. Krydsning af fjorden enten via den eksisterende tunnel eller Limfjordsbroen udgør en stadig mere trange trafikale flaskehalse. Og i og med, at der endnu ikke er fundet noget reelt alternativ til bilisme, er det på høje tid at få etableret en 3. limfjordsforbindelse.

Det helt store spøgelse i debatten er ikke finansieringen, men placeringen. Min holdning er, at uanset hvor den kommende nye forbindelse vil blive placeret, vil det skabe gener for enten mennesker eller natur. Eller begge dele.

Jeg håber og tror, at der er så mange kloge hoveder involveret både i transportministeriet og lokalt, at man vælger den løsning, der er bedst, når alle hensyn tages med i betragtning - altså økonomi, miljø, fremkommelighed, muligheder for udvikling mm.

Der kan altid med god grund argumenteres for, at den kommende forbindelse ikke skal placeres "lige her, hvor jeg bor". Og de mennesker og den natur, som en ny forbindelse uvægerligt kommer til at gå ud over, skal selvfølgelig kompenseres bedst muligt. Men ét er sikkert....der er behov fremkommelighed mellem den nørrejyske ø og resten af verden.

Venlig hilsen
Mogens Møller
Vonsyldsgade 15
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birgit Mikkelsen (birgitmikkelsen@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 11:17

Att: Trafikministeriet,
NEJ TAK til Egholmmotorvejen
fordi
Supersygehuset ligger i øst
Grønlandshavnen ligger i øst
Aalborg Universitet ligger i øst
Store virksomheder ligger i øst
Et tredje tunnelrør, hvor man evt kan vende trafikken i myldretiden + støjsikring vil være billigere end en vestforbindelse.

Støj og forurening fra anlægning af motorvejen og senere trafikstøj i vest vil forstyrre store dele af byen, bl.a; Skalborg, Hasseris, Vestbyen, centrum ved havnen og Nørresundby.

Egholm er et fredeligt paradis for mennesker og dyr, så tæt på byen, og uden byens forstyrrelser.
Der lever fredede dyr på Egholm. Vi skal bevare diversiteten.
Egholm er et fantastisk udflugtsmål for både turister og Aalborgensere.

Anlæggelse af en Egholmforbindelse vil forstyrre/forurene flere drikkevandsreservoirer omkring Aalborg.

Send venligst kvittering for modtagelse af min protest,

V h
Birgit Mikkelsen
Astrid Obels Vej 5, st
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Sloth Hansen (psh721@icloud.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse, protest mod.
Sendt: 04-01-2024 10:55

Jeg vil hermed protestere mod planen om en motorvej vest om Aalborg, via Egholm.
At placere en motorvej så tæt på beboede områder, i en landsdel med absolut overvejende vind fra vest, vil give uoverskuelige støj og luftforurenings gener.
Den vestlige del af Aalborg vil sandsynligvis også blive trafikalt belastet i svær grad.
Det virker slet ikke gennemtænkt.

At Aalborg kommune så oveni vil bruge 600 millioner kroner, der burde gå til borgernær velfærd, på projektet virker helt uforståeligt.
Den del må der kvitteres for, ved næste kommunalvalg.

Jeg håber projektet gentænkes, og ikke bliver projekteret før efter dette valg.
Så hermed en formel protest.

Med venlig hilsen
Per Sloth Hansen
Hasserisgade 14 3.tv
9000 Aalborg
Tlf: +45 31609960

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar Egholm motorvejen, CO2 udledninger, vejret
Sendt: 04-01-2024 10:45

Kære politiker
Tænk dig godt om! Er det nu så klogt at stemme for anlægsloven vedrørende Egholm motorvejen og alle de andre motorveje i Trafikforliget 2021.

Det er den 3. Januar 2024.
Det er morgen. Jeg sidder i min stue og ser ud på et voldsomt stormvejr med snefygning. Jeg har læst mig frem til, at alle tog imellem Aalborg og Aarhus er aflyst og at der ikke indsættes busser i stedet for. Færgerne til og fra Norge er også aflyst ligesom en række lokale færger indenfor Danmarks grænser. Flere gymnasier og skoler har aflyst undervisningen og andre har gjort den virtuel.
Det er der måske ikke noget særligt i. Det er jo vinter.
Men jeg har forstået, at der et eller andet sted på tværs af Jylland er en skillelinje, hvor sne går over i regn. Der kan forventes op til 60 millimeter regn, siger medierne. Det er meget, når man tænker på, at 2023 var det vådeste år nogensinde målt i Danmark. Der er allerede, inden dagens regn når at falde, mange åer, der er sprængfyldte af vand. Ja, flere af dem er faktisk totalt overfyldte og gået over deres bredder.
Storåen ved Holstebro er en af de åer. Men også ved Aarhus har der været meget vand. Så meget, at Aarhus Kommune 03.11.23 valgte at fjerne en bro. Det skete for at forhindre oversvømmelser i Viby Rensningsanlæg, der ville have kunnet brede sig til det omgivende område med risiko for forurening af dette.
Juni 2023 var præget af solrigt vejr og langvarig tørke. Juli derimod var en historisk regnvåd måned.
Og august 2023 var den femte solfattigste siden 1920, våd og lidt kølig. Der var mange nedbørsdøgn og skybrud. Enkelte lokale varmebølger. Ingen tropedøgn og knap nok sommerdøgn. Et blæsevejr kom på den danske Stormliste - kilde: DMI. Det var stormen Hans, der var den kraftigste auguststorm i 131 år.
Siden kom stormfloden den 20.10.23. Hele det sydløstlige Danmark fik rusket voldsomt op i kystlinjerne. Masser af kystnære beboelsesejendomme og sommerhuse blev smadret. Folk brugte timer og dage på at redde deres ejendom, men altså i mange tilfælde forgæves. Børsen skriver, at stormfloden kan blive den dyreste nogensinde, så vi forsikringskunder kan forvente voldsomme prishop.
Men stormfloden er ikke efterårets/vinterens eneste storm, for den 19.12.23 ankom stormen Pia. Godt nok viste hun ikke tænder her i det Nordjyske, men hun blev den voldsomste storm i otte år og hun pressede store mængder vand ind i Kattegat med forhøjet vandstand til følge langs Kattegats kyster. For eksempel 180 cm over dagligt vande ved Jægerspris - den største vandstandsstigning siden stormen Bodil for ti år siden - kilde: DMI.
Og så sidder jeg her i min stue i dag og ser på snefnuggene, der fyger afsted i voldsom fart og lukker transportruter på land og til havs.
Og så er det, at jeg spørger igen. Mener du virkelig, at det kan betale sig at spare få minutter i transport ved at bygge dyre og naturødelæggende motorveje. Herunder Egholm motorvejen, som er den, du snart skal tage stilling til at stemme ja eller nej til. Er det virkelig prisen værd at stemme ja til den, hvis Danmarks befolkning istedet for skal til at bruge så meget tid og energi på at beskytte sig mod klimaet. I fritid eller på job.
Der er jo ingen, der ikke har fattet, at noget er rivende galt med klimaet. Og at det er grundet vores voldsomme udledninger af CO2.

Ved COP 27 i Egypten, sagde Antonio Guterres i sin åbningstale:
Citat: Vi er på vej mod klimahelvede, og foden er stadig på speederen.
Man kunne tilføje: Og vi kører gladeligt derudad på Egholm motorvejen med 130 kilometer i timen.
Eller gør vi? Har DU fattet alvoren?

En anden udtalelse fra Antonio Guterres faldt ved FN's generalforsamling 19.09.23:
Menneskeheden har "åbnet porten til helvede" ved at lade klimakrisen løbe løbsk.
Det han mener og siger er også, at "Vi står i en kamp for vores liv, og vi er ved at tabe. Udledningen af drivhusgasser bliver ved med at vokse. Globale temperaturer bliver ved med at stige."

Kort sagt: Han efterspørger omtanke og handling fra Verdens ledere. Fra dig. NU.

Selv dronningen nævnte klimaet i sin nytårstale. Læs citatet nederst.

Klimaet bliver voldsommere og vildere. Der er selvfølgelig flere faktorer, der spiller ind, men det er vist for længst slået fast med syvtommersøm, at motorveje fremmer trafikken, så jo flere motorveje vi og andre nationer anlægger, jo mere CO2 sender vi op i atmosfæren. Og jo vildere bliver vejret. Det får flere tog, færger og fly til at standse. Danmark bliver splittet i to, når Storebæltsbroen lukker og slukker, som den gjorde under stormen den 19.12.23. Mange mennesker må blive hjemme fra arbejde. Måske for at sikre deres eget hjem med sandsække imod oversvømmelse, sådan som mange mennesker i det sydlige Danmark netop er igang med og som andre var igang med under stormen Pia og under stormfloden. Andre bliver hjemme, fordi det er for farligt at køre på arbejde. Måske efter henstilling fra deres politikreds, som det for eksempel skete i dag i hele Region Nordjylland. Og mennesker, der arbejder i potentielt livsnødvendige stillinger på eksempelvis hospitaler og i ældrepleje, må sætte liv og lemmer på spil for at nå frem til deres arbejdspladser.
DR fortæller, at biler kører galt på stribe omkring Aalborg. Tre biler har været involveret i tre separate færdselsuheld ved den samme motorvejsfrakørsel, skriver Nordjyllands politi på X.
Heldigvis er ingen af bilisterne kommet til skade, men det er jo kun et spørgsmål om held i uheld i sådan et vejr.

Og det er jo ikke kun folks hjem, der bliver underdrejet af stormene. Også mange arbejdspladser har i de seneste måneder oplevet oversvømmelser, hvor de har mistet indtjening og materiel. Med dyre renoveringer til følge. Tagplader flyver af tagene og træer vælter.
Hvad de storme ikke koster samfundet i spildt arbejdstid, i fremkommelighed, i produktionstid og i penge. Det er altså meget. Stormene Allan (28.10.21) og Bodil (04.12. - 07.12.13) kostede tilsammen 4,2 milliarder. En opgørelse fra Naturstyrelsen viser samtidig, at stormene Allan og Bodil har en sammenlagt tredjeplads på listen over de mest ødelæggende orkaner i de danske skove i de seneste hundrede år. Sammenlagt to millioner træer faldt. Desværre koster stormene også ofte menneskeliv.

Så kære politiker
Tænk dig godt om. Send ikke mere CO2 ud i atmosfæren end højst nødvendigt. Det er simpelthen for dyrt i det lange løb. Klimaforandringerne er her allerede. Men husk på, at dit barn og/eller dine børnebørn kommer til at betale en højere pris end dig.

Stem NEJ til vedtagelse af anlægsloven vedrørende Egholm motorvejen.

Se på alternativerne:
Et ekstra rør med vendbare kørebaner ved Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet.
Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag.

Meget taler for, at disse alternativer er mere effektive i aflastningen af Limfjordstunnelen, som det hele jo drejer sig om. Og at de er mere rentable rent økonomisk. Og de vil ikke, hverken i anlægsfase eller brugsfase udlede nær så meget CO2.
I det mindste et af disse to alternativer burde have været med i VVM21. Det er en fejl, der bør rettes. Specielt fordi Egholm motorvejen ikke kan anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af flere EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Men det er en helt anden sag, som du bør tage stilling til, inden du sætter dit kryds.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10.
Aalborg

Citat fra Dronning Margrethes nytårstale på DR:

Vejret synes at løbe løbsk i forskellige retninger. Det virker uoverskueligt, og det skræmmer.

Rundt om i verden bliver mennesker ramt på forskellig vis. De fleste husker nok, at juli herhjemme var kølig og regnfuld. 2023 blev det vådeste år i dansk vejrhistorie. Men for hele jorden blev juli og august de to varmeste måneder nogensinde.

I sidste måned udsendte FN en ny klimarapport. Alvoren er tydelig. Klodens klima forandrer sig hurtigere, end man troede.

Vi er nødt til at forholde os til klimaforandringerne. Konsekvenserne er ikke kun fremtid. De er her allerede, og de er voldsomme.

Det er de fleste i Danmark fuldstændig klar over, selvom det har været vanskeligt for nogle af os helt at indse det.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: katja thomsen (katjathomsen5@gmail.com)
Titel: klage 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 10:29

ønsker at gøre indsigelse mod 3 limfjordsforbindelse, som desværre ikke opfylder gældende regler.
I øvrigt er der kommet nye undersøgelser der viser at den IKKE kommer til at løse Aalborgs trafik problemer. Det vil en østlig forbindelse gøre.
Alt er rykket ud øst på i Aalborg, med det nye sygehus og industri.
Aalborg vestby er stort set lukket for trafik, da der netop er lavet en busrute, og derfor må biler ikke køre der. Det vil få konsekvenser for afkørsel på Nørhomsvej, som i forvejen er helt stoppet til. Det er ikke taget med i beregningerne.
Hvordan sikrer man at folk ikke blive syge af larmen.
Hele området i Hasseris er vokset kolosalt de sidste par år, og motervejen kommer til at være gangske få meter fra tæt bebyggelse?
Hilsen Katja Thomsen
K.E. Færgemanns vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susan Hove Jensen (susanhove@msn.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 04-01-2024 09:32

Til Transportministeriet.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. Den væsentligste grund for mig personligt er ødelæggelsen af mit lokalmiljø. Jeg er bosat sammen med min familie i Aalborg Vestby – et helt unikt område med rekreative områder, havnemiljøer og "luft" mod vest. Støjforurening og øget bilisme fra motorvej i Egholmlinjen vil have ødelæggende påvirkning på vores lokalmiljø og vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og kontakt til fjord og natur, som vi har i dag. I en stressfyldt hverdag skaber adgang til uspoleret natur balance. Værdifulde, bynære, rekreative områder burde derfor bevares og beskyttes. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder. Bliver planerne om en motorvej i Egholmlinjen en realitet, har vi besluttet at flytte fra vores højt værdsatte lokalområde.

Hilsen
Susan Hove Hansen
Poul Buås Vej 32 st th
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: janepedersen@mail.dk (janepedersen@mail.dk)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 03-01-2024 21:58
Bilag: Indsigelse mod Egholmmotrovejen.pdf;

Nørresundby, den 3. januar 2024

Til Transportminister
Thomas Danielsen

***"Den grønne omstilling er vores frihedsbrev og vores klodes håb"* sådan sagde Statsminister Mette Frederiksen i sin nytårstale 1. januar 2024**

Med sådant et udsagn, virker det fuldstændig uforståeligt, at Regeringen vil være med til at beslutte en 3. limfjordsforbindelse, som er en 20 km lang 4 sporet motorvej gennem Aalborg og Nørresundbys "Grønne lunger".
I en tid hvor der er så meget på spil, hvor vi efterhånden ofte, også i Danmark, mærker klimaforandringerne, vil myndighederne bruge milliarder på at asfaltere store områder i Nordjylland, som kun vil betyde flere biler på vejene, og færre mennesker i den offentlige trafik.

Jeg vil derfor protestere over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm, fordi det er det modsatte af grøn omstilling, og fordi en vest forbindelse ikke løser de trafikale problemer i Øst Aalborg.

Repræsentanter for transporterhvervet i Nordjylland har offentlig givet udtryk for, at en vest forbindelse ikke er løsningen for deres erhverv. Det er E 45, der er hovednerven op gennem Jylland mod Skandinavien. Med det kommende Universitetshospital i Aalborg Øst, er det desuden endnu mere påkrævet at løse de trafikale problemer i Øst, hvilket kan ske ved et ekstra tunnelrør, der kan reguleres i forhold til myldretiden.
En vest forbindelse er ikke løsningen.

En vest forbindelse over Egholm vil desuden medføre:
- risiko for forurening af grundvandet og dermed drikkevandet
- risiko for at få frigjort de store asbest lagre, der er i Limfjorden og langs fjorden på begge sider
- ødelæggelse af store rekreative områder
- massiv støjforurening i de boligområder, der er tæt på
- ødelæggelse af områder, hvor der er et unikt dyreliv med arter, der skal beskyttes.

Jeg appellerer til at den sunde fornuft vinder, og at dette anlægsprojekt stoppes. I stedet bør et alternativt i Øst prioriteres.

Indsigelse vedlagt som Pdf-fil.

Venlig Hilsen
Jane Pedersen
Julius Posselts Vej 1 D, 5. sal lejlighed 1.
9400 Nørresundby
42236142

Nørresundby, den 3. januar 2024

Til Transportminister

Thomas Danielsen

***"Den grønne omstilling er vores frihedsbrev og vores klodes håb"* sådan sagde Statsminister Mette Frederiksen i sin nytårstale 1. januar 2024**

Med sådant et udsagn, virker det fuldstændig uforståeligt, at Regeringen vil være med til at beslutte en 3. limfjordsforbindelse, som er en 20 km lang 4 sporet motorvej gennem Aalborg og Nørresundbys "Grønne lunger".

I en tid hvor der er så meget på spil, hvor vi efterhånden ofte, også i Danmark, mærker klimaforandringerne, vil myndighederne bruge milliarder på at asfaltere store områder i Nordjylland, som kun vil betyde flere biler på vejene, og færre mennesker i den offentlige trafik.

Jeg vil derfor protestere over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm, fordi det er det modsatte af grøn omstilling, og fordi en vest forbindelse ikke løser de trafikale problemer i Øst Aalborg.

Repræsentanter for transporterhvervet i Nordjylland har offentlig givet udtryk for, at en vest forbindelse ikke er løsningen for deres erhverv. Det er E 45, der er hovednerven op gennem Jylland mod Skandinavien.

Med det kommende Universitetshospital i Aalborg Øst, er det desuden endnu mere påkrævet at løse de trafikale problemer i Øst, hvilket kan ske ved et ekstra tunnelrør, der kan reguleres i forhold til myldretiden. **En vest forbindelse er ikke løsningen.**

En vest forbindelse over Egholm vil desuden medføre:

- risiko for forurening af grundvandet og dermed drikkevandet
- risiko for at få frigjort de store asbest lagre, der er i Limfjorden og langs fjorden på begge sider
- ødelæggelse af store rekreative områder
- massiv støjforurening i de boligområder, der er tæt på
- ødelæggelse af områder, hvor der er et unikt dyreliv med arter, der skal beskyttes.

Jeg appellerer til at den sunde fornuft vinder, og at dette anlægsprojekt stoppes. I stedet bør et alternativt i Øst prioriteres.

Venlig Hilsen

Jane Pedersen

Julius Posselts Vej 1 D, 5. sal lejlighed 1.

9400 Nørresundby

42236142

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lasse Stender (lasse@stender.com)
Titel: Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 21:25

Til Transportministeriet

Ulovlig miljøkonsekvensrapport, ringe samfundsøkonomisk forrentning med opjusteret CO2-udledning og væsentlig støjforurening

Væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten om alternativer

I Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport oplyses det, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. En række potentielle "overdimensionerede" alternativer, der blev belyst i 2011, har således måtte fravælges.

Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Dette er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.

Vejdirektoratet oplyser IKKE, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder i dag vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

EU-lovgivningen var nemlig ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt, fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. Dette må stå klart eftersom de alternativer, der blev beskrevet i 2011, alle bevidst var "overdimensionerede" i forhold til en Egholmlinje – netop for at de kunne fravælges. De andre trafikale løsninger er dermed fravalgt af politiske årsager.

I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.

De alternativer, der er undersøgt i 2011, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet, om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt.

Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne.

Miljøkonsekvensrapporten mangler dermed en juridisk korrekt undersøgelse af, om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.

Det udgør en væsentlig og graverende fejl, og anlægsloven vil ikke lovligt kunne vedtages på grundlag af den opdaterede miljøkonsekvensrapport.

Økonomi og CO2

Hvorfor vil Folketinget ikke pege på en billigere og mere effektiv løsning end Egholm-forbindelsen?

Egholmforbindelsen har den ringeste økonomi blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Som det fremgår af "3. Limfjordsforbindelse Samfundsøkonomiske beregninger side 3" er en negativ samfundsøkonomisk NNV sandsynlig, selvom den nominelle værdi er på beskedne 624 mio. kr.

Det er efterhånden indlysende for enhver, at en østlig løsning med en ekstra tunnel eller en city-tunnel vil være en langt billigere løsning. Disse løsninger har tunnellen til fælles med Egholmlinjen, men Egholmlinjen nødvendiggør en ekstra lavbro plus 20 kilometer motorvej, inklusive en 600 meter dalbro gennem Østeraadalen, og en jernbaneoverføring ekstra, hvilket i sagens natur fører til, at den bliver væsentligt dyrere og med væsentlig større CO2-udledning end de alternative løsninger. Der bør laves en ny VVM redegørelse med en økonomisk sammenligning af Egholmlinjen og østlige alternativer.

I forhold til CO2-udledning skal det bemærkes, at man i 2011 anslog, at CO2-påvirkningen af byggeriet af en Egholm-forbindelse var på 280.000 ton CO2. Dette tal blev dengang kritiseret for at været skønnet for lavt, men ikke desto mindre har tallet de efterfølgende år været en etableret sandhed. I forbindelse med den opdaterede VVM (miljøkonsekvensrapport) er der nu foretaget en ny vurdering af CO2-påvirkningen af Egholm-forbindelse-byggeriet: Svimlende 480.000 ton, der alt andet lige reducerer den samfundsmæssige værdi ganske yderligere betragtelig.

Støjpåvirkning

I miljøkonsekvensrapport oplyses det i ramme alvor, at motorvejen vil nedbringe støjen i Aalborg.

Vejdirektoratet taler dog KUN om sundhedsskadelig støj, baseret på gennemsnitlige beregninger, og det endda efter den danske grænse på 58 dB, der er højere end den af WHO fastsatte grænse.

Det Vejdirektoratet i virkeligheden siger, er derfor at motorvejen bidrager til at nedbringe støjen i Aalborg til UNDER 58 dB I GENNEMSNIT.

Det konkluderes, at motorvejen nedbringer støjen, fordi støjen på E45 nedbringes fra over 58 dB med EN NY STÆJSKÆRM, mens støjen på Egholmlinjen ikke på papiret tilføjer støj over 58 dB I GENNEMSNIT.

Støjstigningen i de i dag ikke støjramte områder fra 0 til 58 dB tæller ikke med. Det er jo ikke på papiret sundhedsskadeligt.

Støjstigningen over 58 dB i de områder, som Aalborg Kommunen har lavet lokalplaner for efter 2014, er ikke med i beregningerne. Der er jo kommunens ansvar, da de lokalplanlagde et boligområde med viden om motorvejens komme at sikre, at boligområdet ikke blev ramt af støj fra den nærliggende motorvej.

Vejdirektoratets konklusion er altså: Alle kan bo op ad en motorvej med en gennemsnitlig støj på 58 DB uden at tage skade af det!

Høringssvar indsendt af
Lasse Stender
Kong Christians Alle 15
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marianne Lund (ma.rytterlund@gmail.com)
Titel: Fra 'little big city' til 'the little black city'
Sendt: 03-01-2024 20:57

Høringssvar Egholmforbindelsen

Jeg ønsker at protestere mod en motorvejsforbindelse over Egholm, fordi det vil:

- Medføre betydelige støjgener, som vil påvirke folkesundheden og trivslen negativt i store dele af Aalborg og Nørresundby.
- Ødelægge den unikke flora og fauna i - og omkring fjorden - i en tid, hvor vi i stedet bør have fokus på at bevare og fremme biodiversitet og natur.
- Ødelægge det fantastiske rekreative område ved fjorden og på Egholm for spadserende, løbere, kajakroere, sejlere og mange andre.
- Ødelægge Aalborgs unikke charme som lille storby omkranset af fjord og natur.

Klimakrisen kalder på, at vi, i stedet for flere sorte motorveje, begynder at nytænke mobilitetsudfordringer med klimavenlige og innovative løsninger. En motorvej over Egholm er fortidens løsning på nutidens problemer.

Mit nytårsønske er, at Aalborg i stedet for en gammeldags sort motorvej, vil gå forrest med en klimavenlig og innovativ trafikløsning, som kan inspirere til nye, innovative måder at udvikle byer og trafikløsninger på.

Med venlig hilsen

Marianne Lund
Elverhøj 11
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: emailtillisbeth (emailtillisbeth@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmforbindelsen
Sendt: 03-01-2024 18:21

Grotesk ! ! !

Det er et par dage siden at de var på Egholm og optage dette og jeg syntes stadig at det er grotesk, at myndighederne kan lukke så meget LORT ud.

Mon der slet ikke findes kompetente mennesker mellem alle fortalerne for en Egholm forbindelse?

Jeg hører ofte at den skal være der for at aflaste E 45 ? ? ?

At den skal være der i tilfælde af at der sker uheld i tunnellen ? ? ?

Der skal bestemt ikke herske nogen tvivl om at jeg går ind for en ekstra forbindelse, MEN den skal kunne bruges fornuftigt ! ! !

Hvorfor mon Tyskerne har udvidet Elb forbindelsen med alle de rør i Hamburg som der i dag findes der, i stedet for at etablere en omfartsvej som er meget billigere? ? ?

Med flere rør skaber man en mulighed for at kunne benytte tunnel rørene i den retning myldretrafikken kører således der ikke opstår propper og i tilfælde af uheld kan der hurtig omdirigeres til gavn for både redningsfolk og de trafikanter som benytter E 45.

Med den model som Egholm motorvejen følger vil man låse alle dem som er på E 45 fra Svenstrup til tunnellen hvis der sker et uheld i røret hvilket en motorvej over Egholm ikke kan afhjælpe.

Det er mange år siden at de samme tyskere satte hastigheden ned til 80 km/t på deres motorvej inde i byen og selv om kapaciteten blev fordoblet, sænkede man støjen væsentligt og fik færre trafik uheld på strækningen.

Er sandheden ikke den at vore byrådspolitikere i den grad har sovet i timen, at sænke hastigheden fra Gigantium til Bouet ville afhjælpe meget af støjen og dette er et helt gratis tiltag som man helt bevidst har valgt at overse.

I 1954 hvor man startede på denne farce gav det god mening med en forbindelse fra Vestbyen hvor vi dengang havde alt industri og håndværkere i byen, nu ligger det hele i Aalborg øst hvilket der derfor også bør etableres vej kapacitet til både den tunge industri og til vores supersygehus, som måske på et tidspunkt bliver færdig i dette område.

Jeg forstår fuldt ud frustrationerne fra dem som kører dagligt på E 45 i myldretiden, havde vores politikere valgt at lave ekstra rør sammen med dem som er her nu, kunne de have være startet for længe siden.

Den sidste ting er at når de rør som vi har nu ikke kan mere om 20 år, så kan Egholm motorvejen ikke afhjælpe noget som helst for traffikken på E45, for den kommer ikke til at gå tilbage til E 45.

Er sandheden ikke blot at der har siddet nogle politikere og sovet kraftigt i timen, hvor vores daværende borgmester sad som bestyrelses formand i Aalborg lufthavn og alle fortalerne utrolig nok også gnaver på det samme ben i den samme bestyrelse, har lovet at de ville skaffe en motorvej til Aalborg lufthavn.

Det er politiske rævekager når de er værst og dem det går ud over er de bilister som snart kunne se frem til bedre trafikale løsninger på E 45, nu må man vente til de bliver færdig nede i EU hvor der forhåbentligt

sidder nogle kompetente folk der kan stoppe denne groteske forestilling, så vi kan komme i gang med at udvide E 45.

Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne-Mette Donsig (amdonsig@gmail.com)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 18:14
Bilag: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Høringssvar er vedhæftet

Aalborg 3/1-24

Høringssvar til Forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse

Jeg mener at det på alle måder er fuldstændig uansvarligt at anlægge en motorvej hen over Egholm vest om Aalborg

Det er en meget dyr løsning, se denne beregning/skrivelse https://3-limfjordsforbindelse.dk/38/Til_politikere regneark.pdf

Det vil være mest fornuftigt med et ekstra tunnelrør ved E45, pga. de store industriområder i den østlige del af byen og placeringen af det nye sygehus. Det er østpå at byen udvikler sig og har behov for større infrastruktur. Der bor desuden flere mennesker øst for Aalborg end vest for. Og så kunne nogle af de sparede milliarder passende bruges på effektiv støjafskærmning her.

Den foreslåede linjeføring vil medføre væsentlige og sundhedsskadelige støjgener for en stor del af befolkningen i Aalborg og Nørresundby. Der er forskning, som beviser sammenhæng ml trafikstøj og flere alvorlige sygdomme bl.a. kræft, hjerte-kar-sygdomme og demens. Det nordjyske sundhedsvæsen er i forvejen hårdt presset. Pga den fremherskende vestenvind vil der være trafikstøj de fleste dage på året.

Bynære rekreative områder ødelægges og adgang dertil forringes.

Truede dyrearters levesteder ødelægges.

Anlæggelsen af motorvejen udleder enorme mængder CO2.

De store asbestdeponier fra 70'erne vil blive berørt i anlægsfasen og frigive asbest til omgivelserne, igen med risiko for alvorlig sygdom, se f.eks. kortlægning på geohav.dk

Linjeføringen går gennem de grundvandsmagasiner ved Drastrup, der forsyner 1/3 af Aalborgs borgere med drikkevand med stor risiko for forurening af drikkevandet.

Bl.a. pga. beslutningsprocessen, politikeres arrogance og manglende lydhørhed vedr. linjeføringen og byrådets helt uacceptable beslutning om at tage 600 millioner til en statslig vej er jeg desværre ved at miste tilliden til vores demokrati, som jeg ellers altid har været glad for og stolt af….

Anne-Mette Donsig

Anne-Mette Donsig

(Adresse: Besservej 41, Samsø / men bor det halve af ugen Skrædergyden 12, 9000 Aalborg)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Flemming Midtgaard (fmidtgaard62@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om 34. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 18:05
Bilag: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet et høringssvar vedr. Lov om 3. Limfjordsforbindelse.

Bekræft venligst modtagelsen af vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen

Flemming Midtgaard
Hanedamsvej 10, Nørholm
9240 Nibe
T 2369 4752
f,idtgaard62@gmail.com

-- AKT 311289 -- BILAG 715 -- [Høringssvar 3. limfjordsforbindelse] --

Transportministeriet
Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Sendt til trm@trm.dk samt arp@trm.dk.

Der er helt sikkert mange velovervejede grunde til, at en 3. Limfjordsforbindelse ønskes realiseret, men argumenterne for en Egholmmotorvej er i bedste fald fejlbehæftet og i værste fald direkte vildledende og refererer til et markant dårligt politisk beslutningsgrundlag.
Der er i både Aalborg Kommunes Byråd og i Folketinget allerede for år tilbage truffet flertalsbeslutning om en linjeføring over Egholm. Dette på trods af at alternative løsninger end ikke er undersøgt til bunds.
Man har endog politisk bevidst undladt, at inddrage andre mere miljøvenlige og bedre økonomiske løsningsmuligheder, selv om der blot skal laves nogle enkle overslagsberegninger for at klarlægge det.

Det er logisk nok et krav ved større anlægsopgaver, at der skal foreligge alternative løsningsberegninger, som kan dokumentere at den valgte løsning, er den bedste samfundsøkonomiske løsning. Denne dokumentation er ikke eksisterende.

Data fra Vejdirektoratet – oplysninger som ikke tidligere har været tydeliggjort viser derimod, at en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør og vendbar trafik i takt med behovet over døgnet vil give langt større reservekapacitet for passage af Limfjorden og vil sandsynligvis give en samfundsøkonomisk gevinst af betydelig størrelse i forhold til en Egholmforbindelse, som ikke vil give nogen som helst samfundsøkonomisk gevinst.
Se i øvrigt data fra vejdirektoratets Rapport 380-2011, afsnit 2 side 15, om hvor meget de forskellige forbindelser vil øge antal kørte kilometer pr. år, samt øgning af antal lokale bilture. På begge områder vil en Egholmforbindelse være mere end 3 gange så belastende end en løsning i øst med en paralleltunnel. En så voldsom ekstra klimabelastning bør anses for helt uacceptabelt, i forhold til klimasituationen og Co2 udledningen.

Politikere må naturligvis have en holdning til en sag, men det er jo ikke i orden at agere og vedtage lovgivning på forkert grundlag. Heller ikke at påstå noget der ikke er evidens for, desuden at accepter en bevidst vildledning af befolkningen og undlade at tilegne sig vigtige oplysninger.

Af ovennævnte grunde vil det være en politisk ansvarlig handling, at udskyde folketingsbehandlingen af ”Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsbehandling”, som alene handler om den såkaldt Egholmforbindelse, indtil alternativ linjeføringer er blevet ordentligt belyst og holdt op mod den i lovgrundlaget valgte løsning, der både samfundsmæssigt og miljømæssigt, efter alle kendte indikationer, vil vise sig at blive den dårligst tænkelige løsning.

Med venlig hilsen

Flemming Midtgaard

Hanedamsvej 10, Nørholm

9240 Nibe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maja Munkhaus Olsen (uvkd8b95@rkom.dk)
Titel: ang. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 17:46

Efter at have forsøgt læst og forstået de 591 sider i den "supplerende miljøkonsekvensrapport", der netop nu er i høring, er min holdning til dette projekt uændret. Jeg er fortsat STOR modstander af den 3. limfjordsforbindelses placering i Egholmlinjen. Dette projekt er enormt omfattende og dyrt, ikke mindst på grund af de mange afværgetiltag og -foranstaltninger, der skal til for at undgå "påvirkning af væsentlig konsekvens" dels i anlægsfasen og i driftsfasen. Der skal - oprettes nye levesteder for dyr, herunder ynglende oddere - etableres erstatningsnatur, fx som erstatning for ferske enge - genplantes ålegræs, - sænkes og filtreres grundvand, - etableres faunapassager, - omlægges vandløb og meget meget mere. Jeg håber I har læst VVM-rapporten, så I ved, hvad jeg taler om.

MÅSKE kan der gøres lidt for dyr, planter og vandmiljø for at begrænse skaderne, men hvad med os borgere? Vi skal leve med mere støj og få de rekreative områder ødelagt.

Jeg forstår ikke, hvorfor denne placering er valgt UDEN der er undersøgt andre billigere og mindre indgribende alternativer. Vi taler om over 7 MILLIARDER kroner for et projekt, som ikke engang vil have den store betydning for trafikken, men som vil have store miljømæssige konsekvenser for både naturen og borgere og kapsle Aalborg inde mellem to motorveje. Jeg fatter det ikke. Er der ikke en ansvarlig voksen, der kan se det helt absurde i, at der skal bruges så mange penge på noget med så ringe en effekt - bare fordi det "er besluttet" for 10 år siden?? Vågn nu op før det er for sent.

Mvh
Maja Olsen, Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jørgen R (jsrosenkilde@live.dk)
Titel: Katastrofale konsekvenser for Aalborgs drikkevand, klima og beboere, !
Sendt: 03-01-2024 16:52

Kære Transportminister og andre relevante personer,

Jeg ønsker hermed at fremsende mine betænkeligheder og kritikpunkter i forbindelse med den planlagte 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, som er i høring på baggrund af miljøkonsekvensrapporten 2023 (MKR).

Jeg finder således flere elementer i processen og projektet meget mangelfuldt og ønsker, at udtrykke mine bekymringer, som jeg håber kommer med i betragtningen.

1. **Miljøkonsekvensrapport og beslutningsprocessen:** Miljøkonsekvensrapporten fra 2023 og beslutningsprocessen lider efter min mening af væsentlige fejl og mangler. Det er afgørende, at en grundig og retfærdig vurdering af projektet foretages, og at alle relevante informationer og indvendinger inddrages i processen.

2. **Motorvej over Egholm:** Motorvejen over Egholm har en kæmpe massiv ødelæggende påvirkning, på bynære, rekreative områder, som under andre omstændigheder ville være uacceptabel. Mange bruger disse områder bruges også til diverse aktiviteter såsom gå-, løbe- og cykelture, kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Dette vil negativt påvirke den nuværende oplevelse af ro og genopladning i områderne.

3. **Støjpåvirkning:** Støjpåvirkningen, som motorvejen vil medføre på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup samt det vestlige Aalborg og Nørresundby, er uacceptabel. Aalborg er allerede udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by, og det er uacceptabelt, at de få tilbageværende støjfrie områder også skal påvirkes. Endvidere vil motorvejen over Egholm lukke Aalborgs muligheder inde for at kunne udvide bebyggelse og industri mod Vest.

4. **Påvirkning af naturen:** Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Dens afhængighed af ålegræsset og følsomhed over for støj bør tages alvorligt. Jeg er ikke enig i vurderingen i VVM'en, og det er afgørende at beskytte sårbare dyrearter i området. Hertil kan også tillægges den fredet odder, som også er omfattet af EU's dyrebeskyttelsesdirektiv.

5. **Drikkevandsområder:** Linjeføringen gennem vigtige drikkevandsområder, herunder indvindingsområdet i Drastrup, er ekstremt bekymrende. Dette område leverer en betydelig del af Aalborgs drikkevand, og det virker uhensigtsmæssigt at føre en motorvej gennem det. Et større uheld kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen. Desuden vil der ved opgravning af det store asbestdepot ligeledes give katastrofale konsekvenser for vores drikke vand i Aalborg.

6. **Manglende undersøgelse af alternativer:** Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet kun at opdatere VVM'en for *én* linjeføring uden undersøgelse af alternative ruter. Dette er særligt bekymrende i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Hvorfor ikke kigge på hvad man har gjort med trafikken ved Hamborg, hvor man netop har udvidet med ekstra tunneller og udvidet motorvejen, hvilket også kan gøres i Aalborg omkring den eksisterende E45 motorvej og Limfjordstunnellen. Det vil tilmed blive billigere, give bedre trafik afvikling for morgen og eftermiddagstrafikken. Støjgenerne kan desuden pakkes ind med støjværn, som kan reducer støjen til samme niveau som den er i dag på den eksisterende E45 ved Aalborg.

Jeg ønsker derfor klarlagt, hvilken hjemmel der er anvendt til kun at opdatere Vest forbindelsen over Egholm og opfordrer til en mere omfattende og grundig vurdering af alternative linjeføringer og udsætte det videre forløb af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm indtil alle linjeføringsløsninger er undersøgt.

Jeg håber, at mine bekymringer vil blive taget seriøst og indgå i den videre beslutningsproces omkring den 3. Limfjordsforbindelsen.

På forhånd tak.

Venlig hilsen
Jørgen Rosenkilde
Solbakken 45
9210 Aalborg

Tlf. 2099 2272

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Folke Møller (jalifour@hotmail.com)
Titel: Høring om 3 limfjordsforbindelse.
Sendt: 03-01-2024 15:36

Som beboer på Egholm Færgevej, vil jeg gerne kommentere den påtænkte motorvej over Egholm.
Vi bliver en af de aller nærmeste naboer til motorvejen, og frygter den virkning den vil have på vores dagligdag med hensyn til støj og udsigten der nu er fantastisk, med kig tværs over Egholm, skulle motorvejen blive bygget blive vil det blive et kig til et højt støjværn og ikke meget andet.
Ydermere vil vores mulighed for udflugt til Egholm blive så stærkt forringet, at de fantastiske dyrearter som er på øen nu sikkert blive skræmt væk, og her skal tænkes på at det er lige i vores nærområde, vi skal ikke ud at køre for at opleve det.
Ud over støj og den ødelagte natur, skal man også overveje den risiko det betyder for vores drikkevandsforsyning, drikkevandsforsyningen kan blive ødelagt for altid bare 1 tankbil med farligt gods forulykker på strækningen, og det er jo ikke et spørgsmål om det sker, men kun om hvornår det sker.
Med tanke for hvad det betyder for alle de tusinder af beboere der bor på strækningen fra Dall og til Lindholm, hvis motorvejen bliver gennemført med den planlagte føring, må der være al mulig grund til i stedet at vælge den østlige mulighed med et tredje tunnelrør, som både er væsentlig billigere og give en væsentlig bedre forbindelse til de store firmaer samt super sygehus og universitet og fragtterminaler der ligger i øst Aalborg.
Til sammenligning kommer Egholm motorvejen til at gå tæt på beboelsesområder på hele strækningen til skade for alt, mens den østlige forbindelse går næsten udelukkende gennem industriområder.
Jeg håber de vil tage hensyn til alle de gode grunde, når den endelige beslutning bliver taget!
Med venlig hilsen
Folke Møller
Egholm Færgevej 15 st. 6
Tlf. 20990398
Mail. jalifour@hotmail.com

Sendt fra Outlook til iOS

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mostapha Mahmoud (MMah@skm.dk)
Titel: Vs: Vil du afvikle demokratiet ? (SKM.: 183654)
Sendt: 03-01-2024 15:18
Bilag: Høringssvar-til-trm.docx;

Kære kollegaer i Transportministeriet

Vi kan se, at I også har modtaget denne. Vi gør intet fra vores side.

Med venlig hilsen

Mostapha Mahmoud
Student
Minister- & departementschefssekretariat

Mobil: +45 72 38 12 91
Mail: MMah@skm.dk

Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Mail skm@skm.dk
Web www.skm.dk

Sådan behandler vi persondata

Til: JP-Postkasse Skatteministeren (min@skm.dk), 'minister@digmin.dk' (minister@digmin.dk), Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk (Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk), akimatilda@ft.dk (akimatilda@ft.dk), anne.hegelund@ft.dk (anne.hegelund@ft.dk), astrid.caroe@ft.dk (astrid.caroe@ft.dk), astrid.krag@ft.dk (astrid.krag@ft.dk), bjoern.brandenborg@ft.dk (bjoern.brandenborg@ft.dk), brigitte.jerkel@ft.dk (brigitte.jerkel@ft.dk), camilla.fabricius@ft.dk (camilla.fabricius@ft.dk), carsten.bach@ft.dk (carsten.bach@ft.dk), charlotte.bagge@ft.dk (charlotte.bagge@ft.dk), charlotte.broman@ft.dk (charlotte.broman@ft.dk), charlotte.larsen@ft.dk (charlotte.larsen@ft.dk), charlotte.munch@ft.dk (charlotte.munch@ft.dk), birgitte.vind@ft.dk (birgitte.vind@ft.dk), christian.rabjerg.madsen@ft.dk (christian.rabjerg.madsen@ft.dk), frederik.vad@ft.dk (frederik.vad@ft.dk), gunvor.wibroe@ft.dk (gunvor.wibroe@ft.dk), heidi.bank@ft.dk (heidi.bank@ft.dk), henrik.dahl@ft.dk (henrik.dahl@ft.dk), helene.brydensholt@ft.dk (helene.brydensholt@ft.dk), jan.carlsen@ft.dk (jan.carlsen@ft.dk), jens.joel@ft.dk (jens.joel@ft.dk), jeppe.soe@ft.dk (jeppe.soe@ft.dk), jon.stephensen@ft.dk (jon.stephensen@ft.dk), karina.adsbol@ft.dk (karina.adsbol@ft.dk), karsten.honge@ft.dk (karsten.honge@ft.dk), kasper.roug@ft.dk (kasper.roug@ft.dk), katrine.robsoe@ft.dk (katrine.robsoe@ft.dk), kim.aas@ft.dk (kim.aas@ft.dk), kris.skriver@ft.dk (kris.skriver@ft.dk), louise.elholm@ft.dk (louise.elholm@ft.dk), mads.fuglede@ft.dk (mads.fuglede@ft.dk), mads.olsen@ft.dk (mads.olsen@ft.dk), marlene.harpsoe@ft.dk (marlene.harpsoe@ft.dk), matilde.powers@ft.dk (matilde.powers@ft.dk), michael.aastrup@ft.dk (michael.aastrup@ft.dk), mike.fonseca@ft.dk (mike.fonseca@ft.dk), mikkel.bjorn@ft.dk (mikkel.bjorn@ft.dk), miljoeministeren@mim.dk (miljoeministeren@mim.dk), mette.reissmann@ft.dk (mette.reissmann@ft.dk), min@km.dk (min@km.dk), morten.revsbeck@ft.dk (morten.revsbeck@ft.dk), nanna.gotfredsen@ft.dk (nanna.gotfredsen@ft.dk), rasmus.prehn@ft.dk (rasmus.prehn@ft.dk), rasmus.stoklund@ft.dk (rasmus.stoklund@ft.dk), rosa.eriksen@ft.dk (rosa.eriksen@ft.dk), rosa.lund@ft.dk (rosa.lund@ft.dk), runa.hansen@ft.dk (runa.hansen@ft.dk), sandra.skalvig@ft.dk (sandra.skalvig@ft.dk), sara.baaring@ft.dk (sara.baaring@ft.dk), serdal.benli@ft.dk (serdal.benli@ft.dk), sfsekr@ft.dk (sfsekr@ft.dk), sjurdur.skaale@ft.dk (sjurdur.skaale@ft.dk), soren.espersen@ft.dk (soren.espersen@ft.dk), steffen.larsen@ft.dk (steffen.larsen@ft.dk), tanja.larsson@ft.dk (tanja.larsson@ft.dk), thomas.monberg@ft.dk (thomas.monberg@ft.dk), tobias.elmstroem@ft.dk (tobias.elmstroem@ft.dk), trine.bramsen@ft.dk (trine.bramsen@ft.dk), ugkministeren@um.dk (ugkministeren@um.dk), zenia.stampe@ft.dk (zenia.stampe@ft.dk), Forsvarsministeriet (fmn@fmn.dk), Justitsministeriet (jm@jm.dk), Sundhedsministeriet (sum@sum.dk), Udlændinge- og Integrationsministeriet (Uim@uim.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk), Statsministeriet (stm@stm.dk), minister@uvm.dk (minister@uvm.dk), Bennt Engelbrecht (benny.engelbrecht@ft.dk), Carl Valentin (carl.valentin@ft.dk), Martin Lidegaard (martin.lidegaard@ft.dk), Morten Messerschmidt (morten.messerschmidt@ft.dk), Trine Mach (trine.mach@ft.dk), Steffen W. Frølund, LA (steffen.froelund@ft.dk), Rasmus Jarlov (rasmus.jarlov@ft.dk),

Thomas Jensen, S (thomas.jensen@ft.dk), Samira Nawa (samira.nawa@ft.dk), sascha.faxe@ft.dk (sascha.faxe@ft.dk), Hans Skibby (hans.skibby@ft.dk), Anders Kronborg, S (anders.kronborg@ft.dk), Jan E. Jørgensen, V (jan.e@ft.dk), Peter Kofod (Peter.Kofod@ft.dk), dennis.flydtkjaer@ft.dk (dennis.flydtkjaer@ft.dk), Christina Olumeko (Christina.olumeko@ft.dk), Lars.mathiesen@ft.dk (Lars.mathiesen@ft.dk), Sigurd Agersnap (Sigurd.agersnap@ft.dk), Pelle Dragsted (pelle.dragsted@ft.dk), hans.schmidt@ft.dk (hans.schmidt@ft.dk), soren.egge.rasmussen@ft.dk (soren.egge.rasmussen@ft.dk), hans.andersen@ft.dk (hans.andersen@ft.dk), Kim Valentin (kim.valentin@ft.dk), karin.liltorp@ft.dk (karin.liltorp@ft.dk), lea.wermelin@ft.dk (lea.wermelin@ft.dk), linea@ft.dk (linea@ft.dk), lise.bech@ft.dk (lise.bech@ft.dk), mai.villadsen@ft.dk (mai.villadsen@ft.dk), Mona Juul (mona.juul@ft.dk), Nick Zimmermann (nick.zimmermann@ft.dk), Peter Christensen (peter.christensen@ft.dk), signe.munk@ft.dk (signe.munk@ft.dk), theresa.scavenius@ft.dk (theresa.scavenius@ft.dk), Betina Kastbjerg (betina.kastbjerg@ft.dk), Folketingets formand (POSTFORMAND@ft.dk), fie.haekkerup@ft.dk (fie.haekkerup@ft.dk), Thomas Skriver Jensen (S) (thomas.skriver@ft.dk), Niels Hansen (niels.hansen@ft.dk), Alex Vanopslagh (alex.vanopslagh@ft.dk), Per Husted (per.husted@ft.dk), Lisbeth Bech-Nielsen (lisbeth.bech-nielsen@ft.dk), inger.stojberg@ft.dk (inger.stojberg@ft.dk), Ole Birk Olesen (ole.birk@ft.dk), soren.pape.poulsen@ft.dk (soren.pape.poulsen@ft.dk), Alex Ahrendtsen@ft.dk (alex.ahrendtsen@ft.dk), henrik.frandsen@ft.dk (henrik.frandsen@ft.dk), torsten.schack.pedersen@ft.dk (torsten.schack.pedersen@ft.dk), annette.lind@ft.dk (annette.lind@ft.dk), Pernille Vermund (NB) (pernille.vermund@ft.dk), Victoria Velasquez (victoria.velasquez@ft.dk), Jette.gottlieb@ft.dk (Jette.gottlieb@ft.dk), peter.have@ft.dk (peter.have@ft.dk), peter.juel-jensen@ft.dk (peter.juel-jensen@ft.dk), jens.meilvang@ft.dk (jens.meilvang@ft.dk), kenneth.petersen@ft.dk (kenneth.petersen@ft.dk), kim.edberg.andersen@ft.dk (kim.edberg.andersen@ft.dk), helle.bonnesen@ft.dk (helle.bonnesen@ft.dk), bang.henriksen (bang.henriksen@ft.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk), jesper.petersen@ft.dk (jesper.petersen@ft.dk), malte.larsen@ft.dk (malte.larsen@ft.dk), simon.kollerup@ft.dk (simon.kollerup@ft.dk), solbjoerg.jakobsen@ft.dk (solbjoerg.jakobsen@ft.dk), Aaja Chemnitz (aaja.chemnitz@ft.dk), Torsten Gejl (torsten.gejl@ft.dk), bjarne.laustsen@ft.dk (bjarne.laustsen@ft.dk), min@kum.dk (min@kum.dk), Søren Søndergaard (soren.sondergaard@ft.dk), anne.berthelsen@ft.dk (anne.berthelsen@ft.dk), christoffer.melson@ft.dk (christoffer.melson@ft.dk), flemming.m.mortensen@ft.dk (flemming.m.mortensen@ft.dk), kirsten.normann.andersen@ft.dk (kirsten.normann.andersen@ft.dk), lise.bertelsen@ft.dk (lise.bertelsen@ft.dk), lotte.rod@ft.dk (lotte.rod@ft.dk), louise.brown@ft.dk (louise.brown@ft.dk), Mette Thiesen (mette.thiesen@ft.dk), monika.rubin@ft.dk (monika.rubin@ft.dk), per.larsen@ft.dk (per.larsen@ft.dk), rasmus.langhoff@ft.dk (rasmus.langhoff@ft.dk), rasmus.lund-nielsen@ft.dk (rasmus.lund-nielsen@ft.dk), franciska.rosenkilde@ft.dk (franciska.rosenkilde@ft.dk), karina.dehnhardt@ft.dk (karina.dehnhardt@ft.dk), lars.lilleholt@ft.dk (lars.lilleholt@ft.dk), peder.hvelplund@ft.dk (peder.hvelplund@ft.dk), udenrigsministeren@um.dk (udenrigsministeren@um.dk), Henrik Møller (S) (henrik.moller@ft.dk), Alexander Ryle (LA) (alexander.ryle@ft.dk), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD) (jens.henrik.thulesen.dahl@ft.dk), Marianne Bigum (SF) (marianne.bigum@ft.dk), Mai Mercado (mai.mercado@ft.dk), Lars-christian Brask (lars-christian.brask@ft.dk), maria.durhuus@ft.dk (maria.durhuus@ft.dk), Ældreministeren (aeldremin@sm.dk (aeldremin@sm.dk), min@em.dk (min@em.dk), Finansministeriet (minister@fm.dk (minister@fm.dk), Beskæftigelsesministeren (ministeren@bm.dk (ministeren@bm.dk), Social-, Bolig- og Ældreministeriet (sbmin@sm.dk (sbmin@sm.dk), mette.abildgaard@ft.dk (mette.abildgaard@ft.dk), kristian.boegsted@ft.dk (kristian.boegsted@ft.dk), Leif Lahn Jensen (Leif.Jensen@ft.dk), Helena Andresen (helena.andresen@ft.dk), Christian Friis Bach (christian.bach@ft.dk), erling.bonnesen@ft.dk (erling.bonnesen@ft.dk), Ida Auken (ida.auken@ft.dk), min@fvm.dk (min@fvm.dk), jacob.mark@ft.dk (jacob.mark@ft.dk), mogens.jensen@ft.dk (mogens.jensen@ft.dk), Susie Jessen (susie.jessen@ft.dk), Anni Matthiesen (anni.matthiesen@ft.dk), katrine.daugaard@ft.dk (katrine.daugaard@ft.dk), Stinus.lindgreen@ft.dk (Stinus.lindgreen@ft.dk), anne.paulin@ft.dk (anne.paulin@ft.dk)

Cc: Louise Faber (faber@96318800.dk), egholm59@paradis.dk (egholm59@paradis.dk), hejlene@gmail.com (hejlene@gmail.com), redaktion@dnmh.dk (redaktion@dnmh.dk), thorkild.kjeldsen@mail.tele.dk (thorkild.kjeldsen@mail.tele.dk)

Fra: Asger Nielsen (naturasger@gmail.com)

Titel: Vil du afvikle demokratiet ?

Sendt: 03-01-2024 14:10

Du får ikke ofte mails fra naturasger@gmail.com. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

K æ r e F o l k e t i n g s m e d l e m .

F ø r s t G o d t N y t å r !

J e g s k r i v e r t i l d i g i e n s a g , h v o r d u v e d d i n s t e m m e m å s k e u f o r v a r e n d e k a n m e d v i r k e t i l a t t i l l i d o g r e s p e k t f o r v o r e s d e m o k r a t i f o r s v i n d e r s o m d u g f o r s o l e n . J e g h a r g e n n e m h e l e m i t p r o f e s s i o n e l l e v i r k e s o m e m b e d s m a n d i k o m m u n e r o

gdettidligereNordjyllandsAmthaftstorrespektforvorespolitiskesystem,hvorbeslutningerblevtruffetpåbaggrundafetfagligt,sagligtoggennemsigtigtbeslutningsgrundlag.
Isagenomden3.Limfjordsforbindelseeralsaglighed,faglighedoggennemsigtighedvæk.Manerigangmedatvedtageenlinjeføringover Egholm,hvorflerevelrenommeredetrafikforskere,økonomerogbiologerklartharfremlagtveldokumenteredeargumenterfor,atdenrigtigeløsningforen3.Limfjordsforbindelseerenøstliglinjeføringviaenparalleltunnel.Denerbådetrafikalt,økonomiskogmiljømæssigtlangtbedreendEgholmløsningen.Dettekanduse,hvisdugiverdigtidtilatbesøgeegholmsvenner.dkognejtileghollmmotorvej.dk.

Trafikministeriet/Trafikministerenafvisertotaltathavedialogmeddeeksperter,derfremførerargumenterneforetekstrarør.Deafviserligeledesatlaveenaktuelogopdateretundersøgelseafetekstratunnelrør,såviallekunnefåetordentligtsammenligningsgrundlag.Ikkeengangenforlængelseafhøringsfristenvilministeriethøretaleom.Dererimmervæktaleometprojekttilminimum7,5mia.kronersikkertvæsentligtmere.Denvestligelinjeføring overEgholmharstorekonsekvenseriforholdtilstøj,drikkevandsressourcer,asbestdepoterbådepålandogifjordenligesomnaturenogstorerekreativeinteresserødelægges.Således striderlinjeføringenmodEU´shabitatdirektivogdenudarbejdedeMiljøkonsekvensrapport(MKR)overholderhellerikkekraveneidenbagvedliggendeEU-lovgivning.

Detenesteargumentvihørerfrapolitiskholder,atdererlaveten(uaktuel/forældet)politiskaftale,sommanikkekanløbefra.Detkansimpelthenikkeværemeningen,atensåstorsagskalgennemføresudennogenformforsagligeogfagligeargumenter.

Jegerikkedenenestenordjyde,derpåbaggrundafdennesagervedatmistetiltroentilsystemet.FlertalletafborgereneiaalborgkommuneogsikkertogsåirestenafNordjyllanderpåviseligtimodmotorvejenoverEgholm.Jeghar vedhæftetkopiafethøringssvarindsendttilTrafikministeren,someretgodteksempelpådenstorefrustration,derbredersigiNordjylland.

Jegbederdigomatdrøfteprocessenidennesagmeddinekollegerpågangenepåchristiansborg.Atstemmesagenigennemudenfristforlængelseogfornyetundersøgelseafdenøstligelinjeføringvilværeenkæmpefejltagelse.DetvilfåvirkeligstorekonsekvenserforikkeblotminrespektogtillidtildemokratietmangeNordjydervilmedmigoverveje,hvordanviskalreagerefremover.Detteerikkeensag,dergåriglemmebogen.Partidisciplinenbørlæggesvækidennesag,sådukanfålovatstemmeefteregenoverbevisning.

Tænkisærliggradogsåpåderigtigmangeaalborgensere,derforaltidvilblivedirektepåvirketafdenneheltforkertebeslutning.

Medvenlighilsen

AsgerNielsen
Hjulmagervej15
9300Sæby
51813436

SendtfraMailtilWindows

‘ Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er træt af at blive ved med at argumentere imod en motorvej som beviseligt er brolagt med løgne og bedrag. Jeg er træt af endnu en amputeret pseudohøring hen over julen. Jeg er træt af, at vores højtbesungne demokrati mere og mere ligner et oligarki, hvor almindelige borgere med almindelige indkomster ingen rettigheder har.

At 3. Limfjordsforbindelse skal være meget længere end nødvendigt for at opfylde sit formål, og at der findes andre, mere effektive og billigere løsninger er én ting.
At andre løsninger bevidst forhindres i at blive undersøgt en anden.
At det varer 10 år at bygge den en tredje, og at der i alle de år, hvor problemet er blevet talt op, ikke er gjort et eneste jordnært forsøg på at minimere de overskuelige trafikproblemer, tyder på, at man sætter borgeres sikkerhed til side for at få den løsning, som byggebranchen, asfalt- og cementindustrien ønsker sig,

At der desuden er kæmpestore miljømæssige skader at se frem til, her under store asbestlagre langs linieføringen, forurening af drikkevand, og at store by- og naturområder ødelægges er endnu værre end de nævnte dumheder, og når man både spiller hasard med vores penge og vores helbred, må der være vægtige grunde.
Disse kaldes af vores transportminister ‘samfundsmæssig nødvendighed’, og med vanlig arrogance hævder han, at det er grund nok, og at argumentation er overflødig.

Da vi ikke får mere at vide, kan vi kun gisne om det eller i bedste fald prøve at regne på, hvad der mangler i ligningen.
Det mest sandsynlige er Aalborg Alliancen *, der formodentlig er ulovlig, hvor 450 medlemmer fra erhvervslivet spiller den centrale rolle, og som er de eneste, der kan have en reel interesse i foretagenet. Enggaard kan se frem til byggeretter ved fjordnære områder på Egholm, ved Lindholm, Verdens ende og fjordparken. Asfaltindustrien får en kæmpe ordre, Aalborg Portland ligeledes, og når det regner på præsten, drypper det som bekendt på degnen.

Men hvad med klimaet, hvad med borgerne, hvad med Aalborg, og hvad med Egholm? Er alt det virkelig mindre vigtigt, end at Enggaards og Aalborg Portlands pengetanke vokser sig endnu større, og at de i en periode skaffer arbejdspladser, som vi i virkeligheden har mere brug for i andre brancher?

Hvordan ville billedet se ud, hvis vores meget liberale lovgivning i forhold til partistøtte blev ændret efter EU's henstillinger, og vores politikere skulle gøre rede for hver en krone, de modtog, og ikke som nu hvor der reelt set er frit slag for det, der i mere udviklede demokratier kaldes korruption?

Drop Egholmmotorvejen og lad demokratiet sejre! ‘

*Aalborg Alliancen: En sammenslutning af politikere, erhvervsfolk og jobcenter, med det tilsyneladende formål at skaffe job og arbejdskraft, men med det underliggende formål, at involverede parter forpligter sig til at arbejde for en motorvej i Egholmlinjen, hvad de skriver under på. Da konstruktionen sammenblander interesser og diskriminerer modstandere af Egholmmotorvejen, formodes den at være ulovlig og er derfor for flere år siden indklaget til Ankestyrelsen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mostapha Mahmoud (MMah@skm.dk)
Titel: Vs: Din store chance i 2024 (SKM.: 183575)
Sendt: 03-01-2024 15:09
Bilag: Din store chance.docx;

Kære kollegaer i Transportministeriet

Vi har modtaget denne borgerhenvendelse, som vi vurderer hører under jeres ressort. Vil I overtage? Borgeren er ikke orienteret om oversendelsen.

Med venlig hilsen

Mostapha Mahmoud
Student
Minister- & departementschefssekretariat

Mobil: +45 72 38 12 91
Mail: MMah@skm.dk

Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Mail skm@skm.dk
Web www.skm.dk

Sådan behandler vi persondata

Til: JP-Postkasse Skatteministeren (min@skm.dk), Preben Røschmann - Karin (prebenroschmann@gmail.com), jan.carlsen@ft.dk (jan.carlsen@ft.dk), jens.joel@ft.dk (jens.joel@ft.dk), jeppe.soe@ft.dk (jeppe.soe@ft.dk), jon.stephensen@ft.dk (jon.stephensen@ft.dk), karsten.honge@ft.dk (karsten.honge@ft.dk), kasper.roug@ft.dk (kasper.roug@ft.dk), karina.adsbol@ft.dk (karina.adsbol@ft.dk), katrine.robsoe@ft.dk (katrine.robsoe@ft.dk), kim.aas@ft.dk (kim.aas@ft.dk), Jan E. Jørgensen, V (jan.e@ft.dk), Kim Valentin (kim.valentin@ft.dk), karin.liltorp@ft.dk (karin.liltorp@ft.dk), Jette.gottlieb@ft.dk (Jette.gottlieb@ft.dk), jens.meilvang@ft.dk (jens.meilvang@ft.dk), kenneth.petersen@ft.dk (kenneth.petersen@ft.dk), jesper.petersen@ft.dk (jesper.petersen@ft.dk), min@kum.dk (min@kum.dk), karina.dehnhardt@ft.dk (karina.dehnhardt@ft.dk), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD) (jens.henrik.thulesen.dahl@ft.dk), jacob.mark@ft.dk (jacob.mark@ft.dk), katrine.daugaard@ft.dk (katrine.daugaard@ft.dk)
Fra: g.dybro@stofanet.dk (g.dybro@stofanet.dk)
Titel: Din store chance i 2024
Sendt: 02-01-2024 14:48

Du får ikke ofte mails fra g.dybro@stofanet.dk. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

-- AKT 311289 -- BILAG 722 -- [Din store chance] --

Aalborg, den 3. januar 2024

Kære folketingsmedlem

Mit nytårsønske er, at du læser dette med åbent sind 😊

Du har nu alletiders chance for at være med til at afværge en katastrofe, der vil påvirke samfundsøkonomi, klima og miljø ekstremt negativt. Og som er irreversibel.

STEM NEJ TIL ANLÆGSLOVEN FOR DEN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE OVER EGHOLM.

Hvorfor?

Fordi den linjeføring taber på alle parametre:

- **Den løser ikke de trafikale problemer (det siger selv VD)**
- **Den påfører 26.000 nye borgere i nærheden meget sundhedsskadelig støj og øvrige vestlige byområder i Aalborg og Nørresundby ny støj.**
- **Den ligger helt ulogisk i forhold til behovet.**
- **Den løber igennem et område, hvor der ligger voldsomt mange tusinde tons asbest deponeret, som vil blive berørt af gravearbejdet. 1 asbestfiber er nok til at udløse dødelige sygdomme. Det kender vi alt for godt I Aalborg.**
- **Den løber gennem beskyttede drikkevandsområder, som risikerer forurening. Aalborg har i forvejen snart problemer med at forsyne borgerne med rent drikkevand.**
- **Den forstyrrer eller ødelægger dyreliv, som er beskyttet gennem EU-regler.**
- **Nordjylland står ikke "skulder ved skulder" i ønsket om Egholmforbindelsen. Kun 28% af Aalborgs befolkning og en lille del af erhvervslivet støtter den linjeføring. De fleste ønsker en østlig forbindelse. Selvfølgelig. Den giver mening.**
- **Selv tilhængerne af Egholmforbindelsen ved, at den linjeføring ikke giver mening. De vil bare have den af skræk for slet ikke at få en 3. forbindelse.**
- **Vejdirektoratets seneste MKV 2023 er på flere områder vildledende og fejlbehæftet, så de alvorlige problemer i forhold til støj, dyreliv, asbest og drikkevand sløres. Det er kynisk og stærkt utroværdigt som beslutningsgrundlag.**
- **Ministeren lægger op til at omgås EU's habitatsdirektiv samt ophæve beskyttelsen af vores drikkevand for at få en totalt meningsløs og forældet motorvej gennemtrumfet. Det er i sig selv bekymrende at love og regler ikke respekteres.**

HÅNDEN PÅ HJERTET: vil du virkelig lægge navn og stemme til dette?

Prøv at sætte dig ind i sagens detaljer inden du stemmer. Du vil sandsynligvis blive overrasket over den linjeførings brutale og destruktive konsekvenser.

ET ALTERNATIV TIL EGHOLMFORBINDELSEN:

er et enkelt, østligt tunnelrør. Trafikforskere har sandsynliggjort, at den løsning løser de trafikale behov, er langt billigere og kan stå færdig hurtigere. Desuden påvirker et østligt rør ikke uberørte naturområder.

Problemet med den østlige løsning er, at der fra politisk side ikke er vilje til at få udført de relevante billige trafikundersøgelser samt en VVM. Det kan DU være med til at tale op, - hvis du vil.

STAND ULYKKEN, MENS TID ER:

Flere steder i verden bruger man enorme ressourcer på at fjerne eller ændre bynære motorveje i erkendelse af, at de var en fejltagelse. Det kan vi undgå ved at du bruger din stemme til gavn for klima, miljø og samfundsøkonomi.

Dette var en indtrængende anmodning om, at du stemmer NEJ til Den 3. Limfjordsforbindelse denne gang. Der findes bedre løsninger. Lad os få dem belyst. Så kan du til den tid afgive din stemme på et oplyst grundlag.

Hilsen en meget bekymret borger

Gitte Dybro

Egholm Færgevej 11

9000 Aalborg

PS: Min adresse som nabo til Egholm er ikke årsagen til min protest mod Egholmforbindelsen. Jeg bor til leje og kan bare flytte, hvis monsteret kommer. Om jeg så boede på månen, ville jeg være modstander af et så destruktivt og meningsløst projekt.

Og jeg er fuld af forundring såfremt Folketinget bevidst vil smide 10 mia. efter ingenting.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Astrid Bech Hegelund (astridbhegelund@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm-motorvej - STOP PROJEKTET
Sendt: 03-01-2024 14:51

Til Transportministeren,

Dette vedrører Egholm-motorvejsprojektet og dets groteske økonomiske og miljømæssige konsekvenser:

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Venligst,
Astrid Bech Hegelund

Til: Kim Valentin (kim.valentin@ft.dk), Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk (Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk), Theresa Scavenius (theresa.scavenius@ft.dk), aaja.chemnitz@ft.dk (aaja.chemnitz@ft.dk), aeldremin@sm.dk (aeldremin@sm.dk), Aki-Matilda Høegh-Dam (akimatilda@ft.dk), Alex Ahrendtsen (Alex.Ahrendtsen@ft.dk), Alex Vanopslagh (alex.vanopslagh@ft.dk), Alexander Ryle (alexander.ryle@ft.dk), Anders Kronborg (anders.kronborg@ft.dk), Anne Valentina Berthelsen (anne.berthelsen@ft.dk), anne.hegelund@ft.dk (anne.hegelund@ft.dk), Anne Paulin (Anne.Paulin@ft.dk), Annette Lind (annette.lind@ft.dk), Anni Matthiesen (anni.matthiesen@ft.dk), Astrid Carøe (astrid.caroe@ft.dk), Astrid Krag (astrid.krag@ft.dk), bang.henriksen@ft.dk (bang.henriksen@ft.dk), Benny Engelbrecht (Benny.Engelbrecht@ft.dk), Betina Kastbjerg (betina.kastbjerg@ft.dk), Birgitte Vind (birgitte.vind@ft.dk), Bjarne Laustsen (bjarne.laustsen@ft.dk), Bjoern Brandenborg (bjoern.brandenborg@ft.dk), Brigitte Klintskov Jerkel (brigitte.Jerkel@ft.dk), Camilla Fabricius (camilla.fabricius@ft.dk), Carl Valentin (Carl.Valentin@ft.dk), Carsten Bach (carsten.bach@ft.dk), charlotte.bagge@ft.dk (charlotte.bagge@ft.dk), Charlotte Broman Mølbæk (charlotte.broman@ft.dk), Charlotte H. Larsen (charlotte.larsen@ft.dk), charlotte.munch@ft.dk (charlotte.munch@ft.dk), Christian Friis Bach (christian.bach@ft.dk), Christian Rabjerg Madsen (Christian.Rabjerg.Madsen@ft.dk), Christina Olumeko (christina.olumeko@ft.dk), Christoffer Aagaard Melson (christoffer.melson@ft.dk), Dennis Flydtkjær (dennis.flydtkjaer@ft.dk), Erling Bonnesen (erling.bonnesen@ft.dk), fie.haekkerup@ft.dk (fie.haekkerup@ft.dk), flemming.m.mortensen@ft.dk (flemming.m.mortensen@ft.dk), Forsvarsministeriet - Hovedpostkasse (fmn@fmn.dk), Franciska Rosenkilde (franciska.rosenkilde@ft.dk), frederik.vad@ft.dk (frederik.vad@ft.dk), gunvor.wibroe@ft.dk (gunvor.wibroe@ft.dk), Hans Andersen (hans.andersen@ft.dk), Hans Christian Schmidt (hans.schmidt@ft.dk), Hans Kristian Skibby (hans.skibby@ft.dk), Heidi Bank (heidi.bank@ft.dk), helena.andresen@ft.dk (helena.andresen@ft.dk), helene.brydensholt@ft.dk (helene.brydensholt@ft.dk), Helle Bonnesen (helle.bonnesen@ft.dk), Henrik Dahl (henrik.dahl@ft.dk), henrik.frandsen@ft.dk (henrik.frandsen@ft.dk), Henrik Moller (henrik.moller@ft.dk), Ida Auken (ida.auken@ft.dk), Inger Støjberg (inger.stojberg@ft.dk), Jacob Mark (jacob.mark@ft.dk), jan.carlsen@ft.dk (jan.carlsen@ft.dk), Jan E. Jørgensen (jan.e@ft.dk), Jens Henrik Thulesen Dahl (Jens.Henrik.Thulesen.Dahl@ft.dk), Jens Joel (jens.joel@ft.dk), Jens Meilvang (jens.meilvang@ft.dk), jeppe.soe@ft.dk (jeppe.soe@ft.dk), Jesper Petersen (jesper.petersen@ft.dk), Jette Gottlieb (jette.gottlieb@ft.dk), Justitsministeriet - Hovedpostkasse (jm@jm.dk), jon.stephensen@ft.dk (jon.stephensen@ft.dk), Karen Liltorp (karin.liltorp@ft.dk), Karina Adsbøl (karina.adsbol@ft.dk), Karina Lorentzen Dehnhardt (karina.dehnhardt@ft.dk), Karsten Hønge (Karsten.honge@ft.dk), Kasper Roug (kasper.roug@ft.dk), katrine.daugaard@ft.dk (katrine.daugaard@ft.dk), Katrine Robsøe (katrine.robsoe@ft.dk), Kenneth Fredslund Petersen (kenneth.petersen@ft.dk), kim.aas@ft.dk (kim.aas@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), Kirsten Normann Andersen (kirsten.normann.andersen@ft.dk), kris.skriver@ft.dk (kris.skriver@ft.dk), kristian.boegsted@ft.dk (kristian.boegsted@ft.dk), lars-christian.brask@ft.dk (lars-christian.brask@ft.dk), Lars Christian Lilleholt (lars.lilleholt@ft.dk), Lars Boje Mathiesen (lars.mathiesen@ft.dk), Lea Wermelin (lea.wermelin@ft.dk), Leif Lahn Jensen (leif.jensen@ft.dk), Linea Søgaard-Lidell (linea@ft.dk), lisbeth.bech-nielsen@ft.dk (lisbeth.bech-nielsen@ft.dk), Lise Bech (lise.bech@ft.dk), lise.bertelsen@ft.dk (lise.bertelsen@ft.dk), Lotte Rod (lotte.rod@ft.dk), louise.brown@ft.dk (louise.brown@ft.dk), Louise Schack Elholm (louise.elholm@ft.dk), Mads Fuglede (mads.fuglede@ft.dk), mads.olsen@ft.dk (mads.olsen@ft.dk), Mai Mercado (mai.mercado@ft.dk), Mai Villadsen (mai.villadsen@ft.dk), Malte Larsen (Malte.Larsen@ft.dk), maria.durhuus@ft.dk (maria.durhuus@ft.dk), Marianne Bigum (marianne.bigum@ft.dk), Marlene Harpsøe (Marlene.Harpsoe@ft.dk), martin.lidegaard@ft.dk (martin.lidegaard@ft.dk), matilde.powers@ft.dk (matilde.powers@ft.dk), Mette Abildgaard (mette.abildgaard@ft.dk), Mette Reissmann (mette.reissmann@ft.dk), Mette Thiesen (mette.thiesen@ft.dk), Michael Aastrup Jensen (michael.aastrup@ft.dk), mike.fonseca@ft.dk (mike.fonseca@ft.dk), Mikkel Bjørn (mikkel.bjorn@ft.dk), Miljøministeren - MIM (miljoeministeren@mim.dk), Ledelsessekretariatet - EM (ledssekr@em.dk), min@fvm.dk (min@fvm.dk), min@km.dk (min@km.dk), Marianne Jelved (min@kum.dk), SKM (min@skm.dk), Ministerkalender. (minister@digmin.dk), FM - Minister (minister@fm.dk), Ministersek. UVM (minister@uvm.dk), BM - Ministeren (ministeren@bm.dk), Mogens Jensen (mogens.jensen@ft.dk), Mona Juul (mona.juul@ft.dk), monika.rubin@ft.dk (monika.rubin@ft.dk), Morten Messerschmidt (morten.messerschmidt@ft.dk), morten.revsbeck@ft.dk (morten.revsbeck@ft.dk), nanna.gotfredsen@ft.dk (nanna.gotfredsen@ft.dk), Nick Zimmermann (nick.zimmermann@ft.dk), Niels Flemming Hansen (niels.hansen@ft.dk), Ole Birk Olesen (ole.birk@ft.dk), Peder Hvelplund (peder.hvelplund@ft.dk), Pelle Dragsted (pelle.dragsted@ft.dk), Per Husted (per.husted@ft.dk), Per Larsen (per.larsen@ft.dk), Pernille Vermund (pernille.vermund@ft.dk), Peter Seier Christensen (peter.christensen@ft.dk), Peter Have (peter.have@ft.dk), Peter Juel-Jensen (Peter.Juel-Jensen@ft.dk), Peter Kofod (peter.kofod@ft.dk), Folketingets formand (postformand@ft.dk), Rasmus Jarlov (Rasmus.jarlov@ft.dk), Rasmus Langhoff (rasmus.langhoff@ft.dk), rasmus.lund-nielsen@ft.dk (rasmus.lund-nielsen@ft.dk), Rasmus Prehn (rasmus.prehn@ft.dk), Rasmus Stoklund (rasmus.stoklund@ft.dk), rosa.eriksen@ft.dk (rosa.eriksen@ft.dk), Rosa Lund (rosa.lund@ft.dk), runa.hansen@ft.dk (runa.hansen@ft.dk), Samira Nawa (samira.nawa@ft.dk), sandra.skalvig@ft.dk (sandra.skalvig@ft.dk), sara.baaring@ft.dk (sara.baaring@ft.dk), sascha.faxe@ft.dk (sascha.faxe@ft.dk), sbmin@sm.dk (sbmin@sm.dk), Serdal Benli (serdal.benli@ft.dk), sfsekr@ft.dk (sfsekr@ft.dk), Signe Munk (signe.munk@ft.dk), sigurd.agersnap@ft.dk (sigurd.agersnap@ft.dk), Simon Kollerup (simon.kollerup@ft.dk), Sjúrður Skaale (sjurdur.skaale@ft.dk), solbjoerg.jakobsen@ft.dk (solbjoerg.jakobsen@ft.dk), Søren Egge Rasmussen (soren.egge.rasmussen@ft.dk), soren.espersen@ft.dk (soren.espersen@ft.dk), soren.pape.poulsen@ft.dk (soren.pape.poulsen@ft.dk), Søren Søndergaard (soren.sondergaard@ft.dk), Steffen Frølund (steffen.froelund@ft.dk), Steffen Larsen (steffen.larsen@ft.dk),

Stinus Lindgreen (stinus.lindgreen@ft.dk), Statsministeriet - Hovedpostkasse (stm@stm.dk), Sundheds- og Ældreministeriet - Hovedpostkasse (sum@sum.dk), Susie Jessen (susie.jessen@ft.dk), Tanja Larsson (tanja.larsson@ft.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk), Thomas Jensen (thomas.jensen@ft.dk), thomas.monberg@ft.dk (thomas.monberg@ft.dk), thomas.skriver@ft.dk (thomas.skriver@ft.dk), tobias.elmstroem@ft.dk (tobias.elmstroem@ft.dk), Torsten Gejl (torsten.gejl@ft.dk), Torsten Schack Pedersen (torsten.schack.pedersen@ft.dk), Trine Bramsen (trine.bramsen@ft.dk), Trine Mach (trine.mach@ft.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), udenrigsministeren@um.dk (udenrigsministeren@um.dk), UGKministeren@um.dk (UGKministeren@um.dk), UIM Hovedpostkasse (uim@uim.dk), Victoria Velasquez (victoria.velasquez@ft.dk), Zenia Stampe (zenia.stampe@ft.dk)

Cc: faber@96318800.dk (faber@96318800.dk), Henrik Mørch (egholm59@paradis.dk), Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com), redaktion@dnmh.dk (redaktion@dnmh.dk), thorkild.kjeldsen@mail.tele.dk (thorkild.kjeldsen@mail.tele.dk)

Fra: Asger Nielsen (naturasger@gmail.com)

Titel: Vil du afvikle demokratiet ?

Sendt: 03-01-2024 14:10

Bilag: Høringssvar-til-trm.docx;

Kære Folketingsmedlem.

Først Godt Nytår!

Jeg skriver til dig i en sag, hvor du ved din stemme måske uforvarende kan medvirke til at tillid og respekt for vores demokrati forsvinder som dug for solen .
Jeg har gennem hele mit professionelle virke som embedsmand i kommuner og det tidligere Nordjyllands Amt haft stor respekt for vores politiske system, hvor beslutninger blev truffet på baggrund af et fagligt, sagligt og gennemsigtigt beslutningsgrundlag.
I sagen om den 3. Limfjordsforbindelse er al saglighed, faglighed og gennemsigtighed væk. Man er i gang med at vedtage en linjeføring over Egholm, hvor flere velrenommerede trafikforskere, økonomer og biologer klart har fremlagt veldokumenterede argumenter for, at den rigtige løsning for en 3. Limfjordsforbindelse er en østlig linjeføring via en paralleltunnel. Den er både trafikalt, økonomisk og miljømæssigt langt bedre end Egholmløsningen. Dette kan du se, hvis du giver dig tid til at besøge egholmsvenner.dk og nejtilegholmmotorvej.dk.

Trafikministeriet/Trafikministeren afviser totalt at have dialog med de eksperter, der fremfører argumenterne for et ekstra rør . De afviser ligeledes at lave en aktuel og opdateret undersøgelse af et ekstra tunnelrør, så vi alle kunne få et ordentligt sammenligningsgrundlag. Ikke engang en forlængelse af høringsfristen vil ministeriet høre tale om. Der er immerværk tale om et projekt til minimum 7,5 mia. kroner sikkert væsentligt mere. Den vestlige linjeføring over Egholm har store konsekvenser i forhold til støj, drikkevandsressourcer, asbestdepoter både på land og i fjorden ligesom naturen og store rekreative interesser ødelægges. Således strider linjeføringen mod EU´s habitatdirektiv og den udarbejdede Miljøkonsekvensrapport (MKR) overholder heller ikke kravene i den bagved liggende EU-lovgivning.

Det eneste argument vi hører fra politisk hold er, at der er lavet en (uaktuel/forældet) politisk aftale, som man ikke kan løbe fra. Det kan simpelt hen ikke være meningen, at en så stor sag skal gennemføres uden nogen form for saglige og faglige argumenter.

Jeg er ikke den eneste nordjyde, der på baggrund af denne sag er ve

d at miste tiltroen til systemet . Flertallet af borgerene i Aalborg k ommune og sikkert også i resten af Nordjylland er påviseligt i m od motorvejen over Egholm. Jeg har vedhæftet kopi af et høringssva r indsendt til Trafikministeren, som er et godt eksempel på den stor e frustration, der breder sig i Nordjylland.

Jeg beder dig om at drøfte processen i denne sag med dine kolleger på gangene på Christiansborg. At stemme sagen i gennem uden fristf orlængelse og fornyet undersøgelse af den østlige linjeføring vil væ re en kæmpe fejltagelse. Det vil få virkelig store konsekvenser for i kke blot min respekt og tillid til demokratiet mange Nordjyder vil med mig overveje, hvordan vi skal reagere fremover. Dette er ikke e n sag, der går i glemmebogen . Partidisciplinen bør lægges væk i de nne sag, så du kan få lov at stemme efter egen overbevisning.

Tænk i særlig grad også på de rigtig mange Aalborgensere, der for a ltid vil blive direkte påvirket af denne helt forkerte beslutning.

Med venlig hilsen

Asger Nielsen
Hjulmagervej 15
9300 Sæby
51813436

Sendt fra Mail til Windows

‘ Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er træt af at blive ved med at argumentere imod en motorvej som beviseligt er brolagt med løgne og bedrag. Jeg er træt af endnu en amputeret pseudohøring hen over julen. Jeg er træt af, at vores højtbesungne demokrati mere og mere ligner et oligarki, hvor almindelige borgere med almindelige indkomster ingen rettigheder har.

At 3. Limfjordsforbindelse skal være meget længere end nødvendigt for at opfylde sit formål, og at der findes andre, mere effektive og billigere løsninger er én ting.
At andre løsninger bevidst forhindres i at blive undersøgt en anden.
At det varer 10 år at bygge den en tredje, og at der i alle de år, hvor problemet er blevet talt op, ikke er gjort et eneste jordnært forsøg på at minimere de overskuelige trafikproblemer, tyder på, at man sætter borgeres sikkerhed til side for at få den løsning, som byggebranchen, asfalt- og cementindustrien ønsker sig,

At der desuden er kæmpestore miljømæssige skader at se frem til, her under store asbestlagre langs linieføringen, forurening af drikkevand, og at store by- og naturområder ødelægges er endnu værre end de nævnte dumheder, og når man både spiller hasard med vores penge og vores helbred, må der være vægtige grunde.
Disse kaldes af vores transportminister ‘samfundsmæssig nødvendighed’, og med vanlig arrogance hævder han, at det er grund nok, og at argumentation er overflødig.

Da vi ikke får mere at vide, kan vi kun gisne om det eller i bedste fald prøve at regne på, hvad der mangler i ligningen.
Det mest sandsynlige er Aalborg Alliancen *, der formodentlig er ulovlig, hvor 450 medlemmer fra erhvervslivet spiller den centrale rolle, og som er de eneste, der kan have en reel interesse i foretagenet. Enggaard kan se frem til byggeretter ved fjordnære områder på Egholm, ved Lindholm, Verdens ende og fjordparken. Asfaltindustrien får en kæmpe ordre, Aalborg Portland ligeledes, og når det regner på præsten, drypper det som bekendt på degnen.

Men hvad med klimaet, hvad med borgerne, hvad med Aalborg, og hvad med Egholm? Er alt det virkelig mindre vigtigt, end at Enggaards og Aalborg Portlands pengetanke vokser sig endnu større, og at de i en periode skaffer arbejdspladser, som vi i virkeligheden har mere brug for i andre brancher?

Hvordan ville billedet se ud, hvis vores meget liberale lovgivning i forhold til partistøtte blev ændret efter EU's henstillinger, og vores politikere skulle gøre rede for hver en krone, de modtog, og ikke som nu hvor der reelt set er frit slag for det, der i mere udviklede demokratier kaldes korruption?

Drop Egholmmotorvejen og lad demokratiet sejre! ‘

*Aalborg Alliancen: En sammenslutning af politikere, erhvervsfolk og jobcenter, med det tilsyneladende formål at skaffe job og arbejdskraft, men med det underliggende formål, at involverede parter forpligter sig til at arbejde for en motorvej i Egholmlinjen, hvad de skriver under på. Da konstruktionen sammenblander interesser og diskriminerer modstandere af Egholmmotorvejen, formodes den at være ulovlig og er derfor for flere år siden indklaget til Ankestyrelsen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Eva Riemer (eva.m.riemer@gmail.com)
Fra: Eva Riemer (eva.m.riemer@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 13:44

Indsigelse imod anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed gøre indsigelse imod en 3. Limfjordsforbindelse over øen Egholm. Min begrundelse er hensynet til klima og biodiversitet. Selv de politikere, som i sin tid indgik Infrastrukturaftalen, må på nuværende tidspunkt have forstået at klima og biodiversitet ikke tåler mere biltrafik og flere motorveje, tværtimod. Og det er ingen skam at blive klogere - og handle på det, frem for at gøre skaden endnu større.

Selv de mange afhjælpeforanstaltninger og kompenserende tiltag, som jeg kan se oplistet i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan ikke opveje den skade, som øget biltrafik og vejføring vil forårsage i den smule natur, vi har tilbage i dette land. Miljøkonsekvensvurderingen for den 3. Limfjordsforbindelse viser jo tydeligt, at der VIL ske skader på mange niveauer, og selvom man vil kompensere og afhjælpe, bør man i stedet bruge ressourcerne på at genoprette den natur, der desværre allerede har det meget dårligt. Det skal ske i andre ministerier, ja, men så må de afsatte ressourcer jo kanaliseres derover.

Vores infrastrukturplaner og den øvrige planlægning i Danmark skal leve op til Paris-aftalen og den biodiversitetsaftale, som FN har vedtaget. Det sker ikke med flere motorveje og forsøg på "afhjælpeforanstaltninger", som efter anlægsarbejdet fx går ud på at genplante ålegræs og indvinde landarealer, der skal kompensere for udledninger af giftige stoffer mm.

Og så må erhvervsliv og borgere tåle, at det tager længere tid at krydse Limfjorden.

Venlig hilsen

Eva Riemer
Borger og bedsteforælder
eva.m.riemer@gmail.com
Telefon 22 10 74 81

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Nissen Bøgesvang (habogesvang@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 03-01-2024 13:13

Etablering af en motorvej over Egholm medfører klima- og biodiversitetsmæssige skadevirkninger.

Forøgelse af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer, som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder. Klimarapporter og vejrforandringer viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO2 ekstra.

Vores rene drikkevand og bl.a. grundvandsmagasiner i Drastrup er stadigvæk ok. Men et stort byggeri med krydsende motorveje over Drastrup Enge er meget bekymrende.

Trafikstøj fra Egholmmotorvejen kan give alvorlige helbredsmæssige problemer og betyde forringet livskvalitet. Vigtige naturområder med beskyttede arter og rekreative grønne områder ødelægges.

Danmarks areal er i alt for høj grad dækket af marker, veje osv, hvilket udgør et helt uoverskueligt biodiversitetsproblem.

Udviklingen må vendes og en anden mere hensigtsmæssig løsning øst for Aalborg må sættes i værk!

Venlig hilsen

Hanne Bøgesvang

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gunnar Dybvad Olesen (gdo363@gmail.com)
Titel: Vedrørende anlægget af en motorvej over Egholm.
Sendt: 03-01-2024 13:05

Her er nogle grunde til ikke at bygge en motorvej over Egholm.
En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Desuden er den en fokusering på det eksisterende trafikmønster baseret på individuel transport. Når man favoriserer dette mønster, vil det sikkert medføre meget mere individuel transport (privatbilisme) i fremtiden, så man hurtigt igen får problemer.
Der er i fremtiden er brug for at bygge transportsystemer, der kan nedbringe mængden af trafik og samtidig reducere udslippet af drivhusgasser til atmosfæren.Bare tænk på, hvor meget CO2 selve konstruktionen af Egholmforbindelsen vil udlede!
Meget af vejen vil gå igennem sårbare naturområder og selvfølgelig påvirke både det fysiske miljø og flora og fauna i negativ retning.Det vil forringe Aalborgs situation på længere sigt, og gøre byen mindre attraktiv at bosætte sig i. Måske er det af den grund en dårlig ide for erhvervslivet på længere sigt at omgive byen med motorveje?
Anlægget vil også medføre støjproblemer, som det kan være bekosteligt at dæmme op for.
Spørgsmålet er, om ikke Egholmprojektet er et meget kortsigtet svar på trængselsproblemer, som i stedet for skal løses ved en langsigtet, visionær by-og trafikplanlægning...

Venlig Hilsen
Gunnar Dybvad Olesen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten&Niels (kinifers@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 12:43

Den påtænkte motorvej over skønne, fredelige Egholm har et klart alternativ – nemlig en udvidelse af E45 med et ekstra tunnelrør.

Med denne østlige løsning på de trafikale udfordringer undgår vi

1. **sundhedsskadelig** støj for adskillige tusinde beboere langs hele linjeføringen vest om Aalborg/Lindholm/Nørresundby og på Egholm. Da vinden for det meste kommer fra vest, vil det meste af Aalborg virkelig kunne "få glæde" af en motorvej vest om byen.

2. gennempløjning af **sundhedsfarlige** asbestdeponier både nord og syd for Limfjorden. Aalborgs befolkning har lidt mere end rigeligt under sygdomme forårsaget af asbest i forbindelse med den tidligere produktion af asbestholdig eternit, så at pløje en motorvej igennem gamle deponier og dermed sprede ny asbestforurening er en hån mod beboerne i området.

3. høj risiko for **sundhedsskadelig** forurening af kommunens drikkevandsområder, bl.a. i Drastrup, hvor der for år tilbage blev nedlagt landbrug og plantet skov for at beskytte et vigtigt og sårbart drikkevandsområde. Lige siden har beboerne i området været underlagt masser af restriktioner m.h.t. hvad de må foretage sig på egne matrikler – men at anlægge en motorvej i området må man åbenbart gerne.

Når man dertil lægger, at en udvidelse med et ekstra rør i øst vil koste betydeligt mindre og kunne stå færdigt langt tidligere end en vestlig forbindelse, er det uforståeligt, at man nægter at overveje den østlige løsning.

Egentlig er det en gåde, hvilke argumenter man vil fremføre for at vælge Egholmlinjen. Jeg har ikke kunnet finde et eneste seriøst argument for, hvorfor denne ruteføring er den bedste, der henvises udelukkende til at "den er jo besluttet", "der er jo bred enighed om at det er det bedste valg", "vi kan jo ikke blive ved med at diskutere den motorvej" – aldrig en eneste reel begrundelse, hvorfor Egholmlinjen er fantastisk, mens løsningen i øst med et ekstra rør slet ikke kan komme på tale. Nu er der snart en anlægslov klar, som bl.a. indeholder Nordjyllands mest omdiskuterede stykke motorvej (og efter sigende også Danmarks dyreste stykke motorvej) – men det lader til at sagen på forhånd er afgjort i diverse mere eller mindre hemmelige aftaler – og Folketinget får kun én linjeføring at "vælge imellem" – nemlig den dyreste og absolut dårligste.

Med venlig hilsen

Kirsten Vad Kjeldsen
Offerlunden 52, 9230 Svenstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Colding Wolf (lcw@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar, 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 12:30
Bilag: Høringssvar.pdf;

Vedhæftet mit høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Lars Colding Wolf

Knepholtvej 3, 9430 Vadum

-- AKT 311289 -- BILAG 731 -- [Høringssvar] --

Høringssvar ang. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

3. januar 2024

Indledning

Jeg ønsker at protestere over en Egholm-forbindelse, der truer natur og miljø, forringer livskvaliteten i en stor del af Aalborg og omegn og trods enorme investeringer ikke løser de trafikale udfordringer.
Der bør laves en ny VVM-redegørelse, hvor et østligt alternativ indgår som et seriøst og tidssvarende alternativ baseret på aktuelle tal for trafikken og Aalborgs udvikling, som navnlig i øst har været ganske betydelig de sidste 10 år.

Fravigelse af anden lovgivning (Kapitel 3 mm.)
Det ser ud til at der er en del anden lovgivning, der skal sættes ud af kraft ifm. Egholm-motorvejen. Ikke mindst ifm. de dispensationer, der er nødvendige ift. odderbestanden. Det er uacceptabelt, at man iværksætter kampagner, der skal skræmme truede dyr væk fra deres habitat, inden byggeriet sættes i værk, således at man kan hævde, at man ikke forstyrrer dem med det efterfølgende arbejde. Det giver ikke mening at aflyse naturbeskyttelse, når den ”står i vejen”.

Asbest
Bemærkning 9.4.2 s 54 "I forbindelse med detailprojekteringen og forud for anlægsarbejdet vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af eksempelvis bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.a. fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse."
Undersøgelser af spredning af miljøskadelige stoffer som asbestfibre skal gøres færdig i VVM-Undersøgelsen. Det skal ikke håndteres i anlægsfasen.
Bemærkning 9.19 s 98 "Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet." Ikke desto mindre er der i det seneste år fundet en del asbest på stranden omkring Egholm-linjen. Aalborg kommune har også opryddet et område med asbestpladerester, så man er bekendt med problemet.

Økonomi
Egholmforbindelsen har den ringeste økonomi blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Som det fremgår af "3. Limfjordsforbindelse Samfundsøkonomiske beregninger” side 3, er en negativ samfundsøkonomisk NNV sandsynlig. Et ekstra tunnelrør i øst er sandsynligvis 2 mia. kr. billigere i anlæg, og det vil afhjælpe trafikken langt mere effektivt.

Trafik
Den nyeste VVM-redegørelse har beregnet Egholmløsningens aflastning af den nuværende tunnel til 24%. Et ekstra tunnelrør med 3 baner som de nuværende vil aflaste de to nuværende med 33%. Hvis dette ene rør kan "vendes" i myldretiden, giver det yderligere gevinst, som langt overstiger en Egholmforbindelse.

Sidste VVM med alternative linjeføringer er fra 2011, dvs. 12 år gammel. Aalborg har gennemgået en rivende udvikling i de 12 år. Langt det meste af udviklingen er sket i Aalborg øst. Der er bygget rigtig mange nye boliger. Aalborg universitet har udbygget betragteligt. Industrien har ekspanderet bl.a. ifm. produktion af vindmøllevinger og fundamenter.
De store kontorarbejdspladser som Regionen, Danmarks Radio og NOVI er også vokset. Det sidste nye er supersygehuset. Derfor er det nødvendigt at opdatere trafikanalyserne med den nyeste udvikling og få sammenlignet Egholm med mulige østløsninger. Disse bør inkludere den sidst nye udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus fra AAU (http://www.en-3-limfjordsforbindelse.dk/).

Støj
Egholmløsningen vil give meget ny støj på de 20 kilometer, hvor der ikke før var vej. Dette problem bliver forværret af, at den skal ligge højt i områder med relativ høj "vandstand". Herudover skal den føres over banen ved Hvorup og køre på en lavbro mellem Lindholm og Egholm. Noget af besparelsen ved en østløsning kan evt. bruges til støjbekæmpelse på den eksisterende motorvej.
$ 10 inkluderer tilskud til støjisolering af boliger. Det betyder, at myndighederne ved, at nogle eksisterende boliger bliver støjramt ud over det lovlige/sundhedsskadelige. Det vil være meget bedre at fokusere støjisolering på en østlig løsning i stedet for at vælge en ny forbindelse i vest og udsætte nye boliger for støj.
Bemærkning 3.1.4 "Anlægsprojektet omfatter ca. 5,3 km nye støjskærme, som placeres langs E45." Det er urimeligt at inkludere støjreduktion af andre veje end Egholm-linjen, som lovforslaget handler om! Reduktion af støj langs andre veje hjælper jo ikke de borgere, der bor langs den planlagte Egholm-linje. Hvor langt kan denne metode bruges - kan man inkludere støjreduktion i Silkeborg eller København?

Drikkevand
Egholmlinjeføringen passerer over to vigtige drikkevandsindvindingsområder i hhv. Lindholm og Drastrup. Dette taler også stærkt mod denne løsning.
Bemærkning 3.1.9 s 22 "Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort." Myndighederne er åbenbart klar over problemet, men loven foreslår afværgeforanstaltninger. Drikkevandsforsyningen i Aalborg kommune er så vigtig, at man ikke bør tillade et motorvejsbyggeri, der truer fremtidens vandforsyning.

Natur og fritid
Egholmlinjeføringen passerer gennem vigtige naturområder især over Egholm, hvor der er vigtige arter, der er beskyttede Bl.a. er der de lysbugede knortegæs, der fouragerer i Nørredybet, strandtudsen, den spidssnudede frø, sjældne ugler og 11 arter af flagermus, og nu har man så også fundet ynglende oddere.
Rekreative aktiviteter går det også stærkt ud over. På de 20 km er der en del landområder, der bliver forringet. De bynære områder, der bliver meget benyttet, er området fra Lindholm Strandpark vest på mod Aalborg lufthavn, Egholm, Aalborg Fjordpark, Aalborg Marina og området vest herfor.

De negative indvirkninger på naturen og menneskers mulighed for at færdes i den er enorme og uopretteligе. Det taler stik imod et moderne og fremtidsorienteret syn på natur, biodiversitet og bæredygtighed. Vi skal værne om de sidste 2 % natur i Danmark – ikke plastre det til i fejlslagne transportløsninger, der ikke hører fremtiden til.

VVM-redegørelse
Fortalerne for Egholmløsningen argumenterer for, at alternative løsninger er behandlet og Egholm-linjen er politisk besluttet ifm. infrastrukturaftalen. Det er korrekt, men den sidste VVM med alternativer til Egholm-linjen er fra 2011 og tager ikke højde for de sidste 12 års udvikling. Endvidere har Aalborg kommune medfinansieret en eller flere af de seneste VVM-redegørelse – muligvis med et politisk ønske om udelukkende at forholde sig til Egholm-forbindelsen. Dette er ikke betryggende. Der bør laves en tidssvarende VVM med flere af de velbeskrevne alternativer til Egholmløsningen.
Det er udemokratisk, at infrastrukturforliget med Egholmløsningen blev indgået, før de mere end 7000 indsigelser var behandlet. Lige så udemokratisk er det, at der ikke er en uvildig ankeinstans, der kan behandle klager over VVM-redegørelser i statslige anliggender. Det er der jo i kommunale anliggender. At lovforslaget så vil fjerne yderligere klageadgang, gør jo kun ondt værre. Det er således helt nødvendigt med en ny VVM-redegørelse med mindst et østligt alternativ til Egholmløsningen.
Det er også nødvendigt med en tilstrækkelig tid til høring. 5 uger henover jul og juleferie er en fornærmelse mod de demokratiske processer. Ikke kun et fåtal af økotrippere protesterer. Også kommunen og andre offentlige instanser erkender, at det ikke er muligt at forholde sig til et så omfattende materiale på 5 uger. Det bestyrker mistanken om, at man ikke ønsker en kvalificeret debat, fordi beslutningen er truffet.

Afslutning
Som bosiddende i Aalborg-området med et stort transportbehov på over 40.000 km årligt anerkender jeg nødvendigheden af fremkommelighed, men en motorvej, der ødelægger uerstattelig natur og forringer livskvaliteten for mennesker, der bor langs den, er ikke svaret. Den trafikmæssige gevinst er langt ringere end et ekstra tunnelrør i øst. Og hvor blev den kollektive trafik af i debatten? Blev pengene brugt på moderne kollektiv infrastruktur, kunne man skabe bæredygtige alternativer. Vi er mange, der kører bil, fordi der ikke findes andre muligheder. Milliardinvesteringer i motorveje, der udspringer af en tankegang fra 1970'erne, er ikke en fremtidsorienteret og miljøbevidst løsning i dagens Danmark.

Vadum, den 3. januar 2024

Lars Colding Wolf
Knepholtvej 3, 9430 Vadum.
lcw@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten&Niels (kinifers@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 12:22

Den påtænkte motorvej over skønne, fredelige Egholm har et klart alternativ – nemlig en udvidelse af E45 med et ekstra tunnelrør.

Med denne østlige løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi

1. fatale ødelæggelser af rekreative områder i Østerådalen, i Drastrup skov, i Hasseris og Sofiendal Enge, langs Limfjorden, på Egholm, i Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Mennesker har faktisk brug for bynære, rekreative områder med fred og ro – ikke mindst på grund af den stressende tilværelse mange lever i.

2. at komme i konflikt med lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som f.eks. oddere, flagermus og strandtudser. Oddere yngler året rundt, og planerne om at fordrive dem som beskrevet i MKR side 116 er direkte pinlige.

Når man dertil lægger, at en udvidelse med et ekstra rør i øst vil koste betydeligt mindre og kunne stå færdigt langt tidligere end en vestlig forbindelse, er det helt uforståeligt, at man nægter at overveje den østlige løsning.

Egentlig er det en gåde, hvilke argumenter man vil fremføre for at vælge Egholmlinjen. Jeg har ikke kunnet finde et eneste seriøst argument for, hvorfor denne ruteføring er den bedste, der henvises igen og igen til at ”den er jo besluttet”, ”der er jo bred enighed om at det er det bedste valg”, ”vi kan jo ikke blive ved med at diskutere den motorvej”, eller der henvises til en forældet, mere end 20 år gammel VVM – aldrig en eneste reel begrundelse for, at Egholmlinjen er fantastisk, mens løsningen i øst med et ekstra rør slet ikke kan komme på tale. Nu er der snart en anlægslov klar, som bl.a. indeholder Nordjyllands mest omdiskuterede stykke motorvej (og vist også Danmarks dyreste stykke motorvej) – men det lader til at sagen på forhånd er afgjort i diverse mere eller mindre hemmelige aftaler – og Folketinget får kun én linjeføring at ”vælge imellem” – nemlig den absolut dårligste.

Jeg er ikke et religiøst menneske, men i denne tid sker det alligevel tit, at jeg opsender stille bønner om, at fornuften må råde – at vores folkevalgte vil besinde sig og forlange et bedre grundlag for at træffe så afgørende en beslutning som byggeriet af en uønsket motorvej med så mange negative konsekvenser.

Med venlig hilsen
Kirsten Vad Kjeldsen, Offerlunden 52, 9230 Svenstrup J

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbeth Vinther (lisbeth-vinther@vinsor.dk)
Titel: Fwd: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse !
Sendt: 03-01-2024 11:46

Lisbeth

Start på videresendt besked:

Fra: Lisbeth Vinther <lisbeth-vinther@vinsor.dk>
Dato: 21. december 2023 kl. 11.31.55 CET
Til: trm@trm.dk
Emne: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse !

Mit største juleønske: modige politikere

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdsplader. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set.

Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:
- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnellen på sigt, her vil stadig være kø om få år
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen
- Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning
- Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Linjeføringen er lige nu i høring - Jeg vil selv med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnellen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Kære politikere: vis mod! Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs 28% ifølge meningsmåling). Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Mvh Lisbeth Vinther
Slåenvej 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: William Christensen (wid.christensen@gmail.com)
Titel: Fwd: 3.Limfjordsforbindelse. Klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024
Sendt: 03-01-2024 11:20
Bilag: Høringssvar om klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024.docx;

Hermed sendes høringssvar om 3.Limfjordsforbindelse og klimakrisen
som vedhæftet fil.

Jeg ønsker en tilbagemelding om at denne mail er modtaget.
Jeg ønsker ligeledes en tilbagemelding om at den vedhæftede fil
kan åbnes og læses

---------- Forwarded message ---------
Fra: **Karen Christensen** <kakichristensen27@gmail.com>
Date: ons. d. 3. jan. 2024 11.10 AM
Subject: klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024
To: William Christensen <wid.christensen@gmail.com>

Klimakrisen og Egholmmotorvejen.

Vigtig udtalelse i TV udsendelse med Nikolaj Coster-Waldau fra d.12 dec. 2023.

Klimakrisen gør global indsats nødvendig !

Folket skal kræve handling fra sine politiske ledere !

Indlandsisen smelter hurtigere og hurtigere.

Byerne i Tyskland oversvømmes.

Floderne går over deres bredder.

Verdenshavene stiger.

Andre steder er det umuligt at dyrke afgrøder på grund af tørke.

Hvad gør vi Danmark ved det ?

Vi bygger motorveje. !

Det er simpelthen sørgeligt at Danmark bruger ressourcer på det !

Især Egholmmotorvejen vil dræne omgivelserne for natur-ressourcer såsom grus og sand, samtidig med at naturgrundlaget for dyr og mennesker ødelægges.

Få indført Roadpricing Straks ! Det vil løse trængsels-problematikken, når folk økonomisk tilskyndes til samkørsel. I 80 pct. af køretøjerne i myldretiden er der kun én person.

Stop forkælelsen af privat-bilismen !

Stop alle planer om en Egholmmotorvej !

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.
Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter,
som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Refer Dalsgaard (martinrefer88@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 03-01-2024 10:52

Til de relevante myndigheder

Jeg skriver for at udtrykke min dybe bekymring og indsigelse mod anlæggelsen af Egholmmotorvejen. Baseret på de tilgængelige oplysninger og analyser fremgår det, at projektet indebærer en række alvorlige negative konsekvenser, som bør overvejes grundigt:

Miljømæssige Konsekvenser:
Projektet vil medføre betydelige habitatforstyrrelser, der potentielt kan skade biodiversiteten. Dette inkluderer risiko for forstyrrelse af beskyttede arter og økosystemer.

Der er en overhængende risiko for vandforurening, især i forhold til Drastrup og Lindholm vandværker, hvilket kan påvirke grundvandskvaliteten og have langsigtede konsekvenser for miljøet og folkesundheden.

Støj- og Luftforurening:
Anlæggelsen vil medføre betydelig støjforurening, som kan have negative effekter på både menneskers sundhed og dyrelivet, især i områder, der i dag er karakteriseret ved lav vejstøj.

Øget biltrafik vil sandsynligvis medføre højere emissioner af skadelige luftforurenende stoffer, hvilket kan forværre luftkvaliteten i de berørte områder.

Økonomiske Overvejelser:
Omkostningerne ved at anlægge og vedligeholde en ny motorvej er betydelige. Disse ressourcer kunne potentielt anvendes mere effektivt til at forbedre den eksisterende infrastruktur eller investere i bæredygtige transportalternativer.

Klima- og Trafikale Implikationer:
Anlæggelsen af motorvejen er i strid med de nuværende globale og nationale klimamål, da den vil medføre øget CO2-udledning fra biltrafik.
Mens motorvejen kan reducere trafikken på visse strækninger, er der en risiko for, at den vil skabe nye trafikproblemer, herunder øget trængsel i tilstødende områder.

Alternative Løsninger:
Det bør overvejes, om der findes mere bæredygtige og mindre indgribende alternativer til motorvejsprojektet. Dette kunne inkludere investeringer i offentlig transport og fremme af bæredygtige transportformer.

Afslutningsvis opfordrer jeg til en grundig revision af Egholmmotorvejsprojektet og opfordrer til at overveje mindre skadelige alternativer, der bedre afspejler nutidens miljømæssige, sociale og økonomiske udfordringer.

Med venlig hilsen,

Martin Refer Dalsgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: MS Borgerbreve (borgerbreve@uim.dk)
Titel: VS: Din store chance i 2024
Sendt: 03-01-2024 09:38
Bilag: Din store chance.docx;

Kære jer

Vi mener, at dette hører under jeres ressort, hvorfor I får denne TVF.

Mvh Lærke

Fra: UIM Hovedpostkasse <uim@uim.dk>
Sendt: 2. januar 2024 15:02
Til: MS Borgerbreve <borgerbreve@uim.dk>
Emne: VS: Din store chance i 2024

Fra: g.dybro@stofanet.dk <g.dybro@stofanet.dk>
Sendt: 2. januar 2024 14:56
Til: kim.edberg.andersen@ft.dk; kirsten.normann.andersen@ft.dk; kris.skriver@ft.dk; kristian.boegsted@ft.dk; UIM Hovedpostkasse <uim@uim.dk>; lars.mathiesen@ft.dk; lars.lilleholt@ft.dk; udenrigsministeren@um.dk; lars-christian.brask@ft.dk; lea.wermelin@ft.dk; leif.jensen@ft.dk; linea@ft.dk; lisbeth.bech-nielsen@ft.dk; lise.bech@ft.dk; lise.bertelsen@ft.dk; lotte.rod@ft.dk; louise.brown@ft.dk; louise.elholm@ft.dk; mads.fuglede@ft.dk; mads.olsen@ft.dk; MIM - Miljøministeren <miljoeministeren@mim.dk>; mai.mercado@ft.dk; mai.villadsen@ft.dk
Emne: Din store chance i 2024

-- AKT 311289 -- BILAG 738 -- [Din store chance] --

Aalborg, den 3. januar 2024

Kære folketingsmedlem

Mit nytårsønske er, at du læser dette med åbent sind 😊

Du har nu alletiders chance for at være med til at afværge en katastrofe, der vil påvirke samfundsøkonomi, klima og miljø ekstremt negativt. Og som er irreversibel.

STEM NEJ TIL ANLÆGSLOVEN FOR DEN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE OVER EGHOLM.

Hvorfor?

Fordi den linjeføring taber på alle parametre:

- **Den løser ikke de trafikale problemer (det siger selv VD)**
- **Den påfører 26.000 nye borgere i nærheden meget sundhedsskadelig støj og øvrige vestlige byområder i Aalborg og Nørresundby ny støj.**
- **Den ligger helt ulogisk i forhold til behovet.**
- **Den løber igennem et område, hvor der ligger voldsomt mange tusinde tons asbest deponeret, som vil blive berørt af gravearbejdet. 1 asbestfiber er nok til at udløse dødelige sygdomme. Det kender vi alt for godt I Aalborg.**
- **Den løber gennem beskyttede drikkevandsområder, som risikerer forurening. Aalborg har i forvejen snart problemer med at forsyne borgerne med rent drikkevand.**
- **Den forstyrrer eller ødelægger dyreliv, som er beskyttet gennem EU-regler.**
- **Nordjylland står ikke "skulder ved skulder" i ønsket om Egholmforbindelsen. Kun 28% af Aalborgs befolkning og en lille del af erhvervslivet støtter den linjeføring. De fleste ønsker en østlig forbindelse. Selvfølgelig. Den giver mening.**
- **Selv tilhængerne af Egholmforbindelsen ved, at den linjeføring ikke giver mening. De vil bare have den af skræk for slet ikke at få en 3. forbindelse.**
- **Vejdirektoratets seneste MKV 2023 er på flere områder vildledende og fejlbehæftet, så de alvorlige problemer i forhold til støj, dyreliv, asbest og drikkevand sløres. Det er kynisk og stærkt utroværdigt som beslutningsgrundlag.**
- **Ministeren lægger op til at omgås EU's habitatsdirektiv samt ophæve beskyttelsen af vores drikkevand for at få en totalt meningsløs og forældet motorvej gennemtrumfet. Det er i sig selv bekymrende at love og regler ikke respekteres.**

HÅNDEN PÅ HJERTET: vil du virkelig lægge navn og stemme til dette?

Prøv at sætte dig ind i sagens detaljer inden du stemmer. Du vil sandsynligvis blive overrasket over den linjeførings brutale og destruktive konsekvenser.

ET ALTERNATIV TIL EGHOLMFORBINDELSEN:

er et enkelt, østligt tunnelrør. Trafikforskere har sandsynliggjort, at den løsning løser de trafikale behov, er langt billigere og kan stå færdig hurtigere. Desuden påvirker et østligt rør ikke uberørte naturområder.

Problemet med den østlige løsning er, at der fra politisk side ikke er vilje til at få udført de relevante billige trafikundersøgelser samt en VVM. Det kan DU være med til at tale op, - hvis du vil.

STAND ULYKKEN, MENS TID ER:

Flere steder i verden bruger man enorme ressourcer på at fjerne eller ændre bynære motorveje i erkendelse af, at de var en fejltagelse. Det kan vi undgå ved at du bruger din stemme til gavn for klima, miljø og samfundsøkonomi.

Dette var en indtrængende anmodning om, at du stemmer NEJ til Den 3. Limfjordsforbindelse denne gang. Der findes bedre løsninger. Lad os få dem belyst. Så kan du til den tid afgive din stemme på et oplyst grundlag.

Hilsen en meget bekymret borger

Gitte Dybro

Egholm Færgevej 11

9000 Aalborg

PS: Min adresse som nabo til Egholm er ikke årsagen til min protest mod Egholmforbindelsen. Jeg bor til leje og kan bare flytte, hvis monsteret kommer. Om jeg så boede på månen, ville jeg være modstander af et så destruktivt og meningsløst projekt.

Og jeg er fuld af forundring såfremt Folketinget bevidst vil smide 10 mia. efter ingenting.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)
Titel: Indsigelse i mod 3. Limfjordforbindelse over Egholm
Sendt: 02-01-2024 23:03

Med opførelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm bringes en stor del af aalborgensernes mulighed for rent drikkevand i fare. Må jeg minde om, at rent drikkevand er en menneskeret. Motorvejen kommer til at gå hen over drikkevandsreservoiret i Restrup Enge. I dag må beboerne derude ikke foretage sig nogen former for aktiviteter, der tilnærmelsesvis kan bringe drikkevandet i fare, men myndighederne må gerne fræse området igennem med en beskidt motorvej. Det giver ingen mening! Mine børn og børnebørn skulle også gerne kunne drikke rent vand af vandhanen, uden at være bange for liv og helbred. Det mener jeg, der er en reel fare for, at de ikke vil kunne. Derfor skal projekteringen af motorvejen over Egholm stoppes straks. Det er ligeledes problematisk, at motorvejen i anlægsfasen vil udlede rigtig meget CO2 samt tilskynde til øget anvendelse af biler som transportmiddel, hvilket er i mod enhver fornuft. Tiden er ikke til mere udledning af CO2 men tværtimod til smarte og grønne alternativer. Hermed en opfordring til at tænke mere kreativt og grønt i stedet for at hænge fast i fortidens forældede, sorte løsninger. Det kan vi gøre bedre.

Med venlig hilsen
Henning Axelsen
Mølle Alle 4
9000 Aalborg
Tlf.: 22103881

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbeth og Anders Pilgaard (lapilgaard@gmail.com)
Titel: Høringsvar imod Egholmforbindelsen
Sendt: 02-01-2024 22:03

Høringssvar ang. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Af Lisbeth Langballe Pilgaard

D. 2.1 .2023
Jeg bor i Lindholm Nørresundby tæt på hvor motorvejen over Egholm påtænkes at etableres. Afhængig af vindforhold vil den komme til at støje rigtig meget, og vil forringe
vores livskvalitet. Det er den oprindelige årsag til, at jeg er engageret i placeringen af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Min motivering for nedenstående mod- stand mod en Egholms forbindelse er dog overordnet begrundet i hensyn til: globalt klima, lokalt miljø og natur, kollektiv transport, dansk økonomi, støjgener i Aalborg kommune, drikkevand i Aalborg mm.

Mine protester mod lovforslaget følger herunder:

Sammenfattende foreslår jeg, at der laves en ny VVM redegørelse, hvor Østlige alternative linieføringer er medtaget således at der kan laves en sammenligning af de forskellige linie føringer. Det er vigtigt at dette laves udfra Aalborg idag og med de nyeste trafikmodeller. På denne baggrund bør der så laves et nyt lovforslag. Den sidste VVM redegørelse med mere end Egholm linie føringen er fra 2011 hvilket er 12 år siden og derfor er forældet.

Fravigelse af anden lovgivning (Kapitel 3 mm.)
Det ser ud til at der er en del anden lovgivning der skal sættes ud af kraft ifm. Egholm motorvejen. Ikke mindst ifm. de dispentiationer der er nødvendige ift. odderbestanden.
Jeg mener det bedste er at alle nye love respekterer de eksisterende love. Iøvrigt forstår jeg slet ikke at nogen love kan sætte andre ud af kraft. F. eks. nytter en stram miljølov ikke meget hvis den bare kan sættes ud af kraft. Man skulle tro det var grundlovsstridigt.
Det virker også udemokratisk og betænkeligt at der er forhold hvorom det gælder at de "kan ikke påklages til anden administrativ myndighed" ($6).

Asbest
Bemærkning 9.4.2 s 54 "I forbindelse med detailprojekteringen og forud for anlægsarbejdet vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der ndes jordforurening og indhold af eksempelvis bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bla. fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestfibre.
Undersøgelser af spredning af miljøskadelige stoffer som asbestfibre skal vel gøres færdig i VVM undersøgelsen! Det er vel formålet med VVM undersøgelsen? Det skal jo ikke håndteres i anlægsfasen.
Bemærkning 9.19 s 98 "Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbestfibre ved prøverne af bundsedimentet." Ikke destro mindre er der i det seneste år fundet en del asbest på stranden omkring Egholm linien. Aalborg kommune har også opryddet et område med asbestplade rester.

Økonomi
Egholmforbindelsen har den ringeste økonomi blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Som det fremgår af "3. Limfjordsforbindelse Samfundsøkonomiske beregninger side 3" er en negativ samfundsøkonomisk NNV sandsynlig selvom den nominelle værdi er på beskedne 624Mkr.
For lægmand virker det da også umiddelbart, at en østlig løsning med en ekstra tunnel vil være en langt

billigere løsning. Den har tunnellen til fælles med Egholmlinien, men Egholmlinien har så en ekstra lavbro plus 20 kilometer motorvej og en jernbane overføring ekstra, hvilket giver anledning til, at den bliver ca 2 Mia kr. dyrere. Der bør laves en ny VVM redegørelse med en økonomisk sammenligning af Egholmlinien og østlige alternativer. Danmark kan bruge 2 Mia bedre end at investere dem i en dårlig motorvej.

Trafik
Hovedproblemet ifm. limfjord- skrydsning er, at de nuværende to tunnelrør giver kø i myldretiden. Den nyeste VVM redegørelse har beregnet Egholmløsningens aflastning af den nuværende tunnel til 24%. Et ekstra tunnelrør, med 3 baner som de nuværende, vil betyde, at de to nuværende skal klare 2/3 af trafikken og således bliver aflastet med 1/3 eller 33%. Hvis dette ene rør kan "vendes" i myldretiden, betyder det, at kapasiteten i den retning går fra 1 til 2 rør således, at det nuværende rør aflastes med 50%. Egholmløsningens 24% aflastning kan således gøres en halv til en hel gang større vha. et ekstra rør.
Sidste VVM med alternative linieføringer er fra 2011 dvs. 12 år gammel. Aalborg har gen- nemgået en rivende udvikling i de 12 år. Langt det meste af udviklingen er sket i Aal- borg øst. Der er bygget rigtig mange nye boliger. Aalborg universitet har udbygget be- tragteligt. Industrien har ekspanderet bla. ifm. produktion af vindmøllevinger og fundamenter. De store kontorarbejdspladser som Regionen, Danmarks radio og NOVI er også vokset. Det sidste nye er supersygehuset. Derfor er det nødvendigt at opdatere trafikanalyserne med den nyeste udvikling og få sammenlignet Egholm med mulige østløsninger. Disse bør inkludere den sidst nye udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus fra AAU (http://www. en-3-limfjordsforbindelse.dk/).
2

Støj
Egholmløsningen vil give meget ny støj på de 20 kilometer, hvor der ikke før var vej. Dette problem bliver forværret af, at den skal ligge højt i områder med relativ høj "vandstand". Herudover skal den føres over banen ved Hvorup og køre på en lavbro mellem Lindholm og Egholm. En tunnelløsning i øst vil medføre mere støj, hvor der i forvejen er meget. Noget af besparelserne ved østløsningen kan evt. bruges til støjbekæmpelse på den eksisterende motorvej.
Pkt. 10 inkluderer tilskud til støjisolering af boliger. Det må vel betyde at myndighederne ved at nogle eksisterende boliger bliver støjramt ud over det lovlige/sundhedsskadelige. Det vil være meget bedre at fokusere støjisolering på en østlig løsning istedet for at vælge en ny forbindelse i Vest og udsætte en hel masse nye boliger for støj og så tilbyde dem økonomisk hjælp til støj isolering.
Bemærkning 3.1.4 "Anlægsprojektet omfatter ca. 5,3 km nye støjskærme, som placeres langs E45." Det virker helt forkert at inkludere støjreduktion af andre veje end den forbindelse (Egholm linien) lovforslaget handler om! Reduktion af støj langs andre veje hjælper jo ikke de beboere der bor langs den planlagte Egholm linie! Hvor langt kan denne metode bruges? Kan man inkludere støjreduktion i Silkeborg eller København?

Drikkevand
Egholmlinieføringen passerer over to vigtige drikkevand indvindingsområder i hhv. Lindholm og Drastrup. Dette taler også stærkt mod denne løsning.
Bemærkning 3.1.9 s 22 "Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort."
Myndighederne er åbenbart klar over problemet men loven foreslår afværgeforanstaltninger. Drikke vandsforsyning i Aalborg kommune er så vigtig at man bør undlade denne forbindelse istedet for at satse på afværgeforanstaltninger.

Natur og fritid
Egholmlinieføringen passerer gennem vigtige naturområder især over Egholm, hvor der er vigtige arter, der er beskyttede. Rekreative aktiviteter går det også stærkt ud over. På de 20 km er der en del landområder, der bliver forringet. De bynære områder, der bliver meget benyttet, er området fra Lindholm strandpark vest på mod Aalborg lufthavn, Egholm, Aalborg fjordpark, Aalborg Marina og området vest herfor. De negative indvirkninger på natur og rekreative muligheder kan undgås med en østlig løsning.
VVM redegørelse
Fortalerne for Egholmløsningen argumenterer for, at alternative løsninger er behandlet og Egholm linien er politisk besluttet ifm. infrastrukturaftalen. Det er korrekt, men den sidste VVM med alternativer til Egholm

linien er fra 2011 dvs 12 år gammel. Endvidere har Aalborg kommune medfinansieret en eller flere af de seneste VVM redegørelse vist med et ønske om udelukkende at medtage Egholm forbindelsen. Dette er ikke betryggende. Der bør laves en up to date VVM med flere af de velbeskrevne alternativer til Egholmløsningen. Det er iøvrigt meget udemokratisk, at infrastrukturforliget med Egholmløsningen blev indgået, før de mere end 7000 VVM indsigelser var behandlet. Lige så udemokratisk er det, at der ikke er en uvildig ankeinstans, der kan behandle klager over VVM redegørelser i statslige anliggender. Det er der jo i kommunale anliggender. At lovforslaget så vil fjerne yderligere klageadgang, gør jo kun ondt værre. Det er således helt nødvendigt med en ny VVM redegørelse med mindst et østligt alternativ til Egholmløsningen og meget gerne med en mere demokratisk proces.

Jeg håber meget, at de politikere, der læser dette, gør det grundigt og seriøst vurderer, om de vil stemme for denne lov, eller om ikke det er bedre for Danmark, at der bliver tilvejebragt et bedre forslag.

Med Venlig Hilsen
Lisbeth Langballe Pilgaard
Ellebæk 29, 9400 Nørresundby
email: lapilgaard@gmail.com
Tlf: 29723684

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kai Andersen (kaiandersen842@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 02-01-2024 20:24
Bilag: Høringssvar Anlægslov - Kai (1) (1).docx;

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne
Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.
Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:
1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.
1. Konsekvenser for drikkevandsområderne
Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.
Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.
Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.
De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.
2. Støjforurening
Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.
Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.
Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end tidligere.
Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og

beskytte.
Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.
Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.
Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk.
Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.
Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.
4. Demokratiske problemer med Anlægsloven
VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx ’Bypass-tunnelen’ (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.
Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.
Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen
Kai Andersen

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

2. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme

måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end tidligere.

Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.

3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.

Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen

Kai Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kai Andersen (kaiandersen@ymail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 02-01-2024 20:16
Bilag: Høringssvar Anlægslov - Karin.docx;

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.
Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:
1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.
1. Konsekvenser for drikkevandsområderne
Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.
Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.
Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.
De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.
2. Støjforurening
Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune. Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.
Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end tidligere.
Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.
Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.
Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.
Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.
Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.
4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.
Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.
Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen
Karin Andersen

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

2. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme

måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end tidligere.

Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.

3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.

Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen

Karin Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jonna Kastbjerg (jokastbjerg@gmail.com)
Titel: Høringssvaret Egholmforbindelsen
Sendt: 02-01-2024 20:03

I bevidsthed om, og forståelse og erkendelse af det faktum, at Limfjordstunnellen kan danne prop imellem Vendsyssel og det øvrige Jylland, er der flere ting, der undrer mig i valget af en vestlig forbindelse....

* langt den overvejende del af byens industri ligger i øst. Skal de krydse igennem byen for at komme nordpå, med den larm og forurening, det medfører? Vi kan nok forvente, at der går en del år, før de tungeste køretøjer kan køre på el. Sidstnævnte vil mindske forurening, men ikke støjen idet dækstøjen øges med både fart og vægt

* forbindelsen er planlagt til at gå over byens kommende vandresevoir. Rent vand er en forudsætning for liv og vi ved, at der over tid vil være brug for nye boringer fra usprøjtede områder. Et flerårigt beskyttet vandeeservoir vil nu blive forurenet

* med en motorvej i både øst og vest, rr byen indkapslet i larm og forurening

* de fleste dage er vinden i vest. Derfor vil både støj og forurening trække ind over hele byen, både nord og syd for fjorden

* Egholmforbindelsen er hævet, nord for fjorden. Dermed har både støj og forurening fri leg i det meste af Nørresundby

* vestbyen er i forvejen et trafikalt knudepunkt og kan på ingen måde bære den øgede trafik, til og fra motorvejen

* det er i dag en gave, at byen har en tilgængelig ø i fjorden, som alle har glæde af.

* "Verdens Ende" er et levende kontinuerlig anvendt fri - og motiossted. Vi skal værne om byens grønne åndehuller som en sikring af sundheden.

* boligejerne i den vestlige del af både Aalborg og Nørresundby vil blive voldsomt generet af både støj og forurening

* der er asbest omkring Egholm. Hvordan kan man undgå en sygdomsgivende forurening under gravearbejdet

* Der er fredede dyr omkring Egholm. Kan man bare se bort fra det?

Som sagt er jeg bevidst om de trafikale udfordringer
Men:
Jeg har svært ved at forstå den grønne dagsorden, når man tilgodeser privatbilisme imens man reducerer og øger billetpriser på den kollektive transport. Hvordan hænger det sammen ?

Vi har store og voldsomt alarmerende klimaudfordringer, men lever videre som vi plejer og skaber øget mulighed for at øge forureningen ved at gøre det lettere at køre privat..... Hvor er den kollektive motivation?

Hvis der absolut skal være øgede trafikale muligheder imellem de to landsdele, ville det give langt større mening, at lave et ekstra rør i øst, og anvende de penge, som det projekt sparer, til at støjminimere for de borgere, der i forvejen lider under larmen fra den eksisterende motorvej i øst

Venlig hilsen
Jonna Kastbjerg
Lindholmsvej 87 c
9400 Nørresundby
27642920

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Andersen (titte_dk@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 02-01-2024 18:55
Bilag: Høringssvar Anlægslov Egholmmotorvej.pdf;

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

2. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end tidligere.

Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.

3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde,

bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx ’Bypass-tunnelen’ (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.

Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen

Gitte Andersen

Til Transportministeriet og Folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænser, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Det er derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

2. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

Samtidig påfører Egholmlinjen en stor gruppe af borgere i Aalborg helt nye trafikale udfordringer i stedet for at løse de trafikale udfordringer. Ved afkørslerne for motorvejen ind mod byen kommer trafikken direkte ind i parcelhuskvarterer med børn, skoler og børnehaver. Alle disse borgere vil derfor fremover blive påvirket af denne ekstra trafik. Dette er ikke behørigt undersøgt i VVM undersøgelsen. På samme

måde løser Egholmlinjen på ingen måde tilkørselsmulighederne ved City Syd, hvor mindre parcelhusveje også vil blive berørt af endnu mere trafik end tidligere.

Desuden viser beregninger, at trafikken til de tunge trafikområder og fx det nye Supersygehus stadig vil køre på motorvejen mod Limfjordstunnellen, da de store industriområder og store arbejdspladser ligger mod øst.

3. Konsekvenser for naturen og de rekreative områder

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Habitatdirektivets beskyttelse bør respekteres, når der er trafikale alternativer – specielt når disse er bedre for fremtidig trafik end Egholmlinjen.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.

Det er demokratisk set problematisk, at Anlægsloven skal vedtages med kun 3 ugers høring og endda samtidig med en høring for VVM-undersøgelsen.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Venlig hilsen

Gitte Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rasmus Waagepetersen (rw@math.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 02-01-2024 18:21

Den projekterede tredje motorvejsforbindelse over Egholm er en kæmpefejl.

Der er trængselsproblemer ved Limfjordstunnellen i hverdagens myldretider om morgenen og eftermiddagen. Dette er oplagt en gene for de berørte trafikanter, men dog indenfor et begrænset tidsrum. Omvendt vil anlæggelsen af motorvejen med sikkerhed medføre store støjgener for tusinder af borgere 24 timer i døgnet - hele ugen. Dette har store helbredsmæssige konsekvenser for de berørte og medfører i det hele taget en kraftig forringelse af deres livskvalitet.

Motorvejen vil yderligere ødelægge det unikke rekreative område, der består af Egholm, Lindholm Fjordpark og Vestre Fjordpark. Disse områder benyttes intensivt af tusinder af Aalborg-borgere, der spadserer, løber eller bare slapper af i de skønne omgivelser. Det er utrolig trist, at natur igen skal gå til grunde til fordel for asfalt og beton.

Endeligt er Egholm-forbindelsen helt på tværs af klima-målsætningerne, da både anlæggelsen af motorvejen og den efterfølgende stigning i trafik har en voldsom negativ klima-effekt.

Med venlig hilsen,

Rasmus Waagepetersen
Nordtoft 45
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - miljøødelæggelse
Sendt: 02-01-2024 16:59

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Miljøødelæggelser

Til lands

En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. hjalp Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien 2020-2021, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive ødelagte som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt og mentalt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.
Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og <klostereng nær Limfjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.
Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. Det tager kun få minutter at blive sejlet med færgen til Egholm fra færgelejet i Aalborg Vest…. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* (Aalborg Kommune, 2023).

En sådan beliggenhed ganske nær en storby er unik, og Egholm har da også i de senere år haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt. I 2019 fik Egholm en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

> *"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!"* (Vi elsker stilhed, 2023).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og den vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup og Hedelund plantager, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.
Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Friluftsrådet i en folder fra 2017:

> *"Ophold i naturen og friluftsliv har stor betydning for den enkeltes mentale sundhed og livskvalitet, for folkesundheden og samfundet som helhed."* (Friluftsrådet, 2023).

Til vands

Nord for Egholm hen over den smalle rende som hedder Nørredyb, skal motorvejen forløbe på en lavbro på piller. Denne bro vil med stor sandsynlighed påvirke vandgennemstrømningen i negativ retning, således at der i forbindelse med ekstreme vejrsituationer, som vi kan forvente flere af pga. klimaforandringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden. Syd for Egholm skal øen udvides med 21,2 Ha nyanlæg, hvilket på samme måde vil medvirke til nedsat vandgennemstrømning og deraf følgende stor risiko for samfundsødelæggende oversvømmelser. Disse konsekvenser vil gøre sig gældende for samtlige 18 kommuner, som afvander til Limfjorden.

Erstatningsnatur

Ganske vist indeholder Lovforslaget en omtale af såkaldt 'erstatningsnatur' i forholdet 2:1, men 21,2 Ha natur, som ikke er tilgængeligt for offentligheden, kan næppe siges at udgøre en 'erstatning', i hvert fald ikke for andre end odderne, hvis de ikke for længst er forsvundet helt fra Egholm. Derudover er det svært at gennemskue hvor i Aalborg og omegn det vil være muligt at finde 106 Ha rekreative, grønne områder med den samme bynære beliggenhed som den natur der ødelægges – og fordi grønne områder er vigtige, både for naturens og for

menneskers skyld, bør forslaget om Egholmmotorvejen forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - miljøødelæggelse
Sendt: 02-01-2024 16:57

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Miljøødelæggelser

Til lands

En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. hjalp Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien 2020-2021, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive ødelagte som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt og mentalt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.
Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og <klostereng nær Limfjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.
Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Egholm er en ø i Limfjorden. Det tager kun få minutter at blive sejlet med færgen til Egholm fra færgelejet i Aalborg Vest…. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene."* (Aalborg Kommune, 2023).

En sådan beliggenhed ganske nær en storby er unik, og Egholm har da også i de senere år haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt. I 2019 fik Egholm en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

> *"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!"* (Vi elsker stilhed, 2023).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og den vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup og Hedelund plantager, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.
Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Friluftsrådet i en folder fra 2017:

> *"Ophold i naturen og friluftsliv har stor betydning for den enkeltes mentale sundhed og livskvalitet, for folkesundheden og samfundet som helhed."* (Friluftsrådet, 2023).

Til vands

Nord for Egholm hen over den smalle rende som hedder Nørredyb, skal motorvejen forløbe på en lavbro på piller. Denne bro vil med stor sandsynlighed påvirke vandgennemstrømningen i negativ retning, således at der i forbindelse med ekstreme vejrsituationer, som vi kan forvente flere af pga. klimaforandringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden. Syd for Egholm skal øen udvides med 21,2 Ha nyanlæg, hvilket på samme måde vil medvirke til nedsat vandgennemstrømning og deraf følgende stor risiko for samfundsødelæggende oversvømmelser. Disse konsekvenser vil gøre sig gældende for samtlige 18 kommuner, som afvander til Limfjorden.

Erstatningsnatur

Ganske vist indeholder Lovforslaget en omtale af såkaldt 'erstatningsnatur' i forholdet 2:1, men 21,2 Ha natur, som ikke er tilgængeligt for offentligheden, kan næppe siges at udgøre en 'erstatning', i hvert fald ikke for andre end odderne, hvis de ikke for længst er forsvundet helt fra Egholm. Derudover er det svært at gennemskue hvor i Aalborg og omegn det vil være muligt at finde 106 Ha rekreative, grønne områder med den samme bynære beliggenhed som den natur der ødelægges – og fordi grønne områder er vigtige, både for naturens og for

menneskers skyld, bør forslaget om Egholmmotorvejen forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Skall Sørensen (jan.skall@gmail.com)
Titel: høringssvar til d. 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 02-01-2024 16:44
Bilag: 3.limfjordsforbindelse.pdf;

Vedhæftet høringssvar

--
Med venlig hilsen

Jan Skall Sørensen
Birkagervænget 38
DK-9230 Svenstrup
mail: jan.skall@gmail.com
mobil: 3048 8687

Høringssvar ang. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jan Skall Sørensen
3. januar, 2024

Jeg har boet i Aalborg og sejlet på fjorden i hele mit liv. I dag er hele den vestlige del af Aalborg et dejligt roligt sted, med gode rekreative område for byens borgere, uanset om man er roer, sejler, eller bare ude at gå en tur.

Jeg er stor tilhænger af, at der findes en løsning på trafik-problemerne med passage igennem limfjordstunnellen. Jeg synes bare det er indlysende, at den politisk besluttede linjeføring over Egholm, ikke er den rigtige løsning for Aalborg, ud fra mange forskellige hensyn.

Jeg synes også det hidtidige forløb, har båret præg af lokale politikere som ikke har villet lytte til borgerne.

Sundhed & Asbest
Vedrørende (bemærkning 9.4.2 s 54), så har Aalborgs borgere igennem tiderne om nogen betalt prisen for asbest-støv, deriblandt min egen morfar. Det er kendt viden i Aalborg, at et kæmpe område vest for rensningsanlægget er fyldt op af asbestaffald. Jeg forstår ikke hvordan nogen ansvarlig politiker kan stemme for et anlægsarbejde i den størrelse, som en vestlig løsning medfører, hvor der skal graves så tæt op ad et kendt asbest-depot?

Jeg forstår intet af at en undersøgelse tilsyneladende kan konkludere at der ikke er nogen problemer. Kan en sådan undersøgelse betegnes som troværdig når borgere som går tur i området tit finder rester af asbest-plader i området. Aalborg kommune har tidligere ryddet et stort område for synligt asbestaffald. (Bemærkning 9.19 s 98 "Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbest_bre i prøverne af bundsedimentet.")

Trafikstøj og forurening af drikkevand
Hele den vestlige del af Aalborg er i dag et herligt kulturelt og rekreativt område i Aalborg. Nu vil man så placere en ny motorvej, hvor der ikke tidligere var vej, igennem et område der strækker sig over mindst 20 kilometer helt fra Svendstrup, vest om Hasseris, over Egholm og igennem Lindholm.

Det er kendt viden hvad motorveje betyder for folkesundhed. Der er afsat midler til støjbekæmpning i projektet men hvorfor overhovedet udsætte en hel bydel for støj når det kan undgås? Hvor meget støjdæmpning kunne man få for samme beløb ved en østlig

løsning, hvor der i forvejen er trafik-støj? (Bemærkning 3.1.4 "Anlægsprojektet omfatter ca. 5,3 km nye støjskærme, som placeres langs E45."),

Jeg forstår heller intet af, at en linjeføring kan godkendes at gå igennem et af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder (Drastrup/Lindholm). Det er ikke ligefrem fordi vi har for mange af dem (dem uden pesticid-rester). Man kan da ikke sige at man ønsker at bevare byens rene drikkevand og så samtidigt anlægge en motorvej igennem to af indvendingsområderne?

Der foreslås afværgeforanstaltninger, men alle ved da at dette ikke er en holdbar løsning for vores efterkommere. En motorvej vil medføre nedsivning af problematiske stoffer.

Økonomi & trafik
Jeg har bevidst valgt ikke at sætte tal på, men konstaterer bare at alle de fagfolk (AAU) som har udtalt sig om hvad en vestlig og en østlig linjeføring koster, prissætter den østlige forbindelse til at være langt billigere i milliarder af kroner.

Hvorfor vægtes det økonomiske aspekt ikke højere af vores politikere? Danmark kunne bruge de milliarder meget bedre, som en vestlig forbindelse er dyrere end en østlig.

Natur & Miljø
For mig ser det ud til at anden lovgivning sættes ud af kraft ifm. Egholm motorvejen, herunder de dispensationer der er nødvendige ift. beskyttelse af odderbestanden, strandtusser, filtroser mm. Som borger er jeg ret uforstående overfor at en lov kan sættes ud af kraft med en anden lov?

Hvorfor have miljø- & naturbeskyttelseslove, hvis de kan sættes ud af kraft med en anlægslov?

Jeg kan ikke se at Egholm-linjen kan gennemføres samtidigt med at vores lovgivning om beskyttelse at truede arter også overholdes, hvorimod man slet ikke ville løbe ind i de samme udfordringer i forhold til naturbeskyttelse og miljølovgivning ved en østlig løsning?

Jeg håber meget, at de politikere, der forhåbeligt læser dette, seriøst tænker over om de kan stemme for en lov på det beslutningsgrundlag de har fået forelagt, og med det antal indsigelser der har været fra Aalborgs borgere?

Høringssvar ang. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

En østlig løsning på trafikproblemerne ved linfjordstunnellen var med længder det bedste for Aalborg.

Jeg står naturligvis til rådighed for spørgsmål og diskussion.

Med Venlig Hilsen

Jan Skall Sørensen
Birkagervænget 38, 9230 Svenstrup
email: jan.skall@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marianne Rostgaard (rostgaardmarianne@gmail.com)
Titel: høring om 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 02-01-2024 16:31

Vi bor ikke langt fra den planlagte motorvej over Egholm (3. limfjordsforbindelse).
Beregninger viser, at en motorvej over Egholm er en samfundsmæssigt set uforholdsmæssigt dyr løsning. Samtidigt ødelægger den naturområder/rekreative områder, som der ikke er for mange af i Aalborg. Og er der overhovedet nogen der har tænkt over klimaforandringernes indvirkning og hvordan hele ideen om mere biltrafik spiller sammen med de forandringer vi skal i gang med for at begrænse den globale opvarmning? Hele ideen om en motorvej ind gennem en by er samtidigt en virkelig dårlig løsning på det der er hovedproblemet, at den nuværende limfjordstunnel ikke altid har tilstrækkelig kapacitet og at det kunne være godt i nogle sammenhænge at kunne føre trafik vest om Aalborg. Det Radikale Venstre i Aalborg byråd foreslog for efterhånden en del år siden at kombinere en udvidelse af limfjordstunnellen med en almindelig vej/omfartsvej vest om Aalborg over Egholm. Onde tunger vil vide, at Aalborg byråd ikke kunne lide den løsning, fordi det i så fald ikke er staten der kommer til at betale, det gør staten derimod hvis man gør en "omfartsvej" vest om Aalborg til en motorvej.
Min opfordring skal være, at tage forslaget til en tredje limfjordsforbindelse i form af motorvej vest om Aalborg over Egholm af bordet, og gentænke løsningen af de trafikale problemer i og omkring Aalborg ud fra spørgsmålet om hvordan man forestiller sig trafikken om 10, 20 eller 30 år. Egholmløsningen er en gammel idé, som ikke er blevet genovervejet, samtidigt med at Aalborg kommune ufortrødent har udvidet med boligbyggeri vest for Aalborg. Ideen stammer fra en planlægningsgruppe, som blev nedsat engang i 1990erne, og forbindelsen forventes vist nok færdig i 2032. Det må være på tide, at vi i 2024 igen prøver at kigge 30 år frem bl.a. i lyset af klimaforandringer og de løsninger vi tænker på klimaproblemerne, i stedet for stædigt at holde fast i en dårlig idé fra 1990erne, hvor verden unægtelig så anderledes ud end i dag.

venlig hilsen
Marianne Rostgaard
Geskevej 28
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hardy Jensen (hardyjensen@email.dk)
Titel: høringssvar 3. Limfjordforbindelse
Sendt: 02-01-2024 16:20

Kære Transportministerium!

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hermed et helt privat høringssvar på den ovenstående høring om en 3. Limfjordsforbindelse. Jeg bor i den sydvestlige udkant af Aalborg.

Ønsker at udtrykke min definitive og kraftige modstand mod den foreslående udgave af forbindelsen via Egholm. Forslaget synes åbenlyst, ukvalificeret og aldeles uddateret. Vil opfordre på det kraftigste at revidere hele tankegangen for opdateringen af de trafikale forbindelser over (eller under) Limfjorden ved Aalborg.

- Den forslåede forbindelse via Egholm vil have ødelæggende konsekvenser for naturen på Egholm og området sydvest for Aalborg.
- Den foreslåede forbindelse via Egholm vi slet ikke afhjælpe de nuværende og utilstrækkelige forbindelser via E45. Ej heller i fremtiden. En opdatering af den nuværende forbindelse, inkl. E 45 motorvejen, vil alligevel være nødvendig.
- Der findes flere nye, opdaterede og velunderbyggede forslag , baseret på nuværende vejføringer – herunder ekstra rør ved Limfjordstunellen.
- I forbindelse med udbygning af vejsystemer i hele landet, bør det i stedet for at lægge mere asfalt i naturen i stedet tænkes væsentligt mere progressivt med reducering af trafikmængden. Det kan ske ved en styrkelse af den kollektive transport.

med venlig hilsen

Hardy Jensen

Hardy Jensen
Tlf: +45 29620224
Energi – er noget vi giver til hinanden
Was uns bewegt – bringt uns weiter
Det der tæller – kan ikke tælles

Virusfri.www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Finn Severin Jensen (fsj.severin@gmail.com), Rica Jensen (jensen.rica@gmail.com), dortereinhold@hotmail.com (dortereinhold@hotmail.com)
Fra: Dan Mortensen (djm@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 02-01-2024 16:07
Bilag: Høringsbrev vedr. Egholm.docx;

Kvittering for tilsendt Høringssvar ønskes tilsendt.

Transportministeren.

trm@trm.dk

Høringssvar vedr. Egholm motorvejen.

Jeg er modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, over Egholm.

Den løser ikke de mange trængsel problemer der er mellem Aalborg og Nørresundby

Der vil stadig være De store sammenfletnings problemer når motorvejens trafikken mødes med bytrafikken med mange farlige situationer, med skader, lemlæstelser og lidelser for utallige mennesker. Min egen kone har selv prøvet at blive torpederet af en stor lastbil med anhænger i røret fra syd til nord, blev skubbet fra væg til væg, bil totalskadet slap heldigvis med livet i behold dog med nogle senskader.

Derfor vil jeg vælge den nye city tunnelløsning udarbejdet af Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen og Lektor emeritus i Trafik-og byplanlægning, AAU hvor man adskiller lokaltrafikken fra motorvejstrafikken så man undgår flere sammenfletningsulykker.
Jeg forstår ikke, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM`en for kun en linjeføring. Jeg undrer mig også over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i af nærheden til Natur 2000- området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vest forbindelsen?

Hvordan kan man i det hele taget finde på at lave en Egholm løsning hvor man lukker Aalborg inde mellem 2 motorveje, ovenikøbet beliggende i de mest lavtliggende områder vest for Aalborg som vil / kan blive oversvømme allerede i 2050, hvor hele Egholm vil blive oversvømmet og det kun 20 år efter færdiggørelsen Den eksisterende tunnel er allerede ved at blive stormflodssikret?

Hvorfor i det hele taget lave, 1. motorvej, 1. tunnel og 1. bro, når man kan lave 1.City tunnel der løser flere Trængsel problemer end Egholm forbindelsen, til ca. den halve pris.

Ved en ulykke i et tunnelrør vil motorvejsstrækningen mellem Gug og Sundsholmen vær uden reel mulighed for at komme frem til Egholms forbindelsen.

Hvad ved spidserne i Aalborgalliancen egentlig om Egholms forbindelsen når Direktøren for Normark Maskinfabrik i udsendelsen Frisk og Pind DR.TV (4. november 2021) kan sidde og sige at han ikke kan få sit gods gennem den eksisterende Tunnel. Hvordan skal han så få hans gods gennem den nye forbindelse over Egholm, der også har en Tunnel + en bro?

Alt sammen lugter af, at loven skal listes igennem uden al for megen modstand. Magtens tredeling sættes ud af kraft- Det er netop det, vi anklager Polen og Ungarn for at gøre.

Med Venlig Hilsen

Dan Jørn Mortensen

Baggesdamvej 10. 9293 Kongerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Rica Jensen (jensen.rica@gmail.com), Finn Severin Jensen (fsj.severin@gmail.com), dortereinhold@hotmail.com (dortereinhold@hotmail.com)
Fra: Dan Mortensen (djm@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 02-01-2024 15:36
Bilag: Høringsbrev vedr. Egholm 3.docx;

Kvittering for tilsendt Høringssvar ønskes tilsendt.

Transportministeren.

arp@trm.dk

Høringssvar vedr. Egholm motorvejen.

Jeg er modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, over Egholm.

Den løser ikke de mange trængsel problemer der er mellem Aalborg og Nørresundby

Der vil stadig være De store sammenfletnings problemer når motorvejens trafikken mødes med bytrafikken med mange farlige situationer, med skader, lemlæstelser og lidelser for utallige mennesker. Min egen kone har selv prøvet at blive torpederet af en stor lastbil med anhænger i røret fra syd til nord, blev skubbet fra væg til væg, bil totalskadet slap heldigvis med livet i behold dog med nogle senskader.

Derfor vil jeg vælge den nye city tunnelløsning udarbejdet af Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen og Lektor emeritus i Trafik-og byplanlægning, AAU hvor man adskiller lokaltrafikken fra motorvejstrafikken så man undgår flere sammenfletningsulykker.
Jeg forstår ikke, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM`en for kun en linjeføring. Jeg undrer mig også over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i af nærheden til Natur 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vest forbindelsen?

Hvordan kan man i det hele taget finde på at lave en Egholm løsning hvor man lukker Aalborg inde mellem 2 motorveje, ovenikøbet beliggende i de mest lavtliggende områder vest for Aalborg som vil / kan blive oversvømme allerede i 2050, hvor hele Egholm vil blive oversvømmet og det kun 20 år efter færdiggørelsen Den eksisterende tunnel er allerede ved at blive stormflodssikret?

Hvorfor i det hele taget lave, 1. motorvej, 1. tunnel og 1. bro, når man kan lave 1.City tunnel der løser flere Trængsel problemer end Egholm forbindelsen, til ca. den halve pris.

Ved en ulykke i et tunnelrør vil motorvejsstrækningen mellem Gug og Sundsholmen vær uden reel mulighed for at komme frem til Egholms forbindelsen.

Hvad ved spidserne i Aalborgalliancen egentlig om Egholms forbindelsen når Direktøren for Normark Maskinfabrik i udsendelsen Frisk og Pind DR.TV (4. november 2021) kan sidde og sige at han ikke kan få sit gods gennem den eksisterende Tunnel. Hvordan skal han så få hans gods gennem den nye forbindelse over Egholm, der også har en Tunnel + en bro?

Alt sammen lugter af, at loven skal listes igennem uden al for megen modstand.
Magtens tredeling sættes ud af kraft- Det er netop det, vi anklager Polen og Ungarn for at gøre.

Med Venlig Hilsen

Dan Jørn Mortensen

Baggesdamvej 10. 9293 Kongerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Dybro (g.dybro@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse - læs det, please
Sendt: 02-01-2024 13:46

Til Transportminister Thomas Danielsen

Jeg vil indtrængende bede dig om at se virkeligheden i øjnene:

Egholmforbindelsen skal droppes. Alle – og helt sikkert også du – ved, at den forbindelse ikke giver mening. Der findes ingen faglige argumenter *for* den forbindelse. Men til gengæld virkelig mange *imod*. Dem kender du og dem skal jeg ikke remse op her.

Tilhængere af Egholmforbindelsen, herunder de 11 nordjyske borgmestre, er bange for at Egholmforbindelsen er den eneste mulighed, vi får heroppe. Men det er jo ikke sandt. Der findes flere alternativer, som bør undersøges. De er endda billigere, hurtigere at bygge, belaster ikke uberørt natur, skaber ikke ny støj og løser de trafikale behov.

Det er et demokratisk problem, når du vil gennemtvinge Egholmforbindelsen ved hjælp af at skjule viden om enorme asbestforekomster, ved at omgås EU's Habitatsdirektiv og andre EU regler, ved at ophæve beskyttelsen af vores drikkevand, ved at ignorere at tusindvis af borgere i Aalborg og Nørresundby kommer til at leve i sundhedsskadelig støj og ikke mindst ved at ignorere den enorme modstand, der er imod forbindelsen. Ikke engang høringsperioden respekterer du, hvilket ses af, at anlægsloven er i høring samtidig. Det er noget politisk makværk, hr. minister.

Kun 28 % af borgerne ønsker Egholmforbindelsen. 60 % er imod. En lille del af det nordjyske erhvervsliv er for Egholmforbindelsen, størstedelen ønsker bare en 3. forbindelse, heraf peger mange på, at en østlig forbindelse er at foretrække i forhold til deres behov.

Det er dybt uansvarligt at kaste 10 mia. efter så unyttigt og destruktivt et projekt. Det er vores allesammens penge, du er sat til at forvalte, så det bør du gøre på en forsvarlig og fornuftig måde. Og det er bestemt ikke det, du er i gang med.

Flere steder i verdens storbyer bruger man enorme ressourcer på at fjerne eller ændre på bynære motorveje, fordi man har erkendt, at de var en fejltagelse. Det kan Danmark undgå ved at tænke sig om og vælge den bedste og mest langsigtede løsning på den 3. Limfjordsforbindelse. Og ikke mindst en moderne og klimavenlig løsning.

STANDS ULYKKEN, MENS TID ER – OG UNDERSØG ALTERNATIVER.

EN BESLUTNING KAN GØRES OM – DET KAN EN HANDLING IKKE.

Jeg beder dig træde i karakter som den transportminister, der tør tænke nyt og handle derefter. Det vil give dig et fantastisk eftermæle.

Hilsen en meget, meget bekymret borger
Gitte Dybro
Egholm Færgevej 11
9000 Aalborg

PS: Min adresse som nabo til Egholm er ikke årsagen til min modstand mod Egholmforbindelsen. Jeg bor til leje og kan bare flytte, hvis monsteret kommer. Om jeg så boede på månen, ville jeg være imod en så destruktiv og brutal katastrofe og et så uansvarligt samfundsøkonomisk projekt.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: bjarne christiansen (via Google Docs) (bjarnechristiansen7@gmail.com)
Titel: Indsigelse angående etablering af Egholmmotorvejen
Sendt: 02-01-2024 13:24
Bilag: Indsigelse angående etablering af Egholmmotorvejen.pdf;

bjarne christiansen attached a document

bjarne christiansen (bjarnechristiansen7@gmail.com) has attached the following document:

I modtager hermed en indsigelse angående etablering af Egholmmotorvejen!

Med venlig hilsen
Bjarne Christiansen
Rådyrvænget 88, 5800 Nyborg

Indsigelse angående etablering af Egholmmotorvejen

Google LLC, 1600 Amphitheatre Parkway, Mountain View, CA 94043, USA
You have received this email because bjarnechristiansen7@gmail.com shared a document with you from Google Docs.

Google

Indsigelse angående etablering af Egholmmotorvejen

Til Transportministeriet!

Der er en række negative konsekvenser ved etablering af Egeholmforbindelsen, som undertegnede ønsker der bør tages hensyn til og dermed genoverveje beslutningen om Egholmmortorvejen:

Vi står midt i klima- og biodiversitetskrise, tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm.

Der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen.

Drikkevandet bliver påvirket negativt.

Fysisk sundhed (4000 dødsfald årlig pga luftforurening, der med ny forskning viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik). Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder.

Mental sundhed bliver påvirket, støjgener og mangel på bynær natur, som vi ved er stressreducerende.

Økonomiske beregninger viser dertil at det er billigere at lave et ekstra tunnelrør ved den eksisterende forbindelse øst for Aalborg, og derved kan man undgå at ødelægge natur og habitater, og undgå at indramme Aalborg i motorveje, med alle de skadelige konsekvenser det har. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt.

Råstofferne som grus, sand og ral, bemærker samtlige danske Regioner i deres råstofplaner, at de skal behandles med meget stor mådehold, så der også er ressourcer til de næste generationer.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Mange hilsner

Bjarne Christiansen

Rådyrvænget 88, 5800 Nyborg

tlf. 29706861

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kim Markfoged (kim.markfoged@gmail.com)
Titel: Indsigelse: Egholm-motorvejen - att. Transportminister Thomas Danielsen
Sendt: 02-01-2024 13:19

Kære Thomas

Jeg vil gerne gøre indsigelse imod den planlagte tredje Limfjords-forbindelse over Egholm. Som lægmand har jeg ingen chance for at gennemskue rapporten "3. Limfjordsforbindelse - Supplerende miljøkonsekvensrapport", men heldigvis er min indsigelse langt mere simpel end som så.

Med den nuværende plan hegner man aalborgenserne ind i motorvej. Jeg bor selv i Vejgaard, som ligger lige øst for det centrale Aalborg, og jeg kan på stille dage høre østforbindelsen i min have - men jeg ville til enhver tid foretrække mere trafik her, end at mine udflugtsmål i vest ødelægges med en overflødig motorvej, som mest er til gavn for ejerne i Aalborg lufthavn. Tanken om at kunne høre motorvejsstøj i hele Aalborgs vestby og på bakkerne i Hasseris er næsten ikke til at bære.

I en tid hvor vi burde fokusere på at mindske CO2-udledning og trafik, er det et gigantisk skridt bagud at ødelægge Aalborg blot for at vinde få minutter på motorvejen mod Hirtshals. Der er masser af gode tiltag i gang, som gør vores by mere behagelig at opholde sig i - på den trafikale side, tænker jeg især på vores elbusser og den nye plus-bus på el, som gør det nemmere at komme rundt i byen uden bil og uden at støjforurene byen for ens medborgere. En stor motorvej gennem de fredede områder på Egholm gør det præcist modsatte.

Slutteligt vil jeg påpege, at hvis man har en forbindelse i vest, vil det skabe trafikkaos i hele byen, som vi så det for et par år siden, når eksempelvis der er et uheld i tunnelen eller på den kommende bro - for i det tilfælde vil alle bilerne jo skulle køre igennem byen for at komme til den anden forbindelse.

Jeg er godt med på, at I sikkert anskuer det som formalia at få gennemført projektet, og at I i folketinget i øvrigt kan vælge være ligeglade med, at I forringer livskvaliteten i landets fjerdestørste by, men jeg håber alligevel meget, at I vil genoverveje projektet.

Med venlig hilsen
Kim Markfoged
Grønnegade 18
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Erik Hoff Kjeldsen (19rinso54@gmail.com)
Titel: Protest
Sendt: 02-01-2024 12:37

Til transportminister Thomas Danielsen

Protest

Jeg protesterer mod den 3. limfjordsforbindelse over Egholm. En forbindelse, der samfundsmæssigt er for dyr og fejlplaceret. Få nu lavet ordentlige beregninger på ekstra tunnelrør, så man ikke lukker Aalborg inde mellem to motorveje. Jeg protesterer imod politisk råddenskab og argumentresistente politikere i dette forløb. Jeg protesterer iimod, at man bevidst vælger ikke at lytte til eksperter i hele denne sag - dem, der har forstand på økonomi og trafik. Jeg protesterer imod, at man bevidst omgås EU's habitatdirektivs bilag 4,

og vil jage fredede dyr væk med latterlige metoder uden bevislig effekt. Man tager bevidst ikke hensyn til dyreliv, miljø og de mange mennesker og boliger, der blir berørt af dette fejlprojekt. Jeg protesterer imod, at min boligs værdi bliver stærkt forringet, da den med den nye forbindelse kommer til at ligge i et støjhelvede. Hvem kompenserer mig for det værditab - både økonomisk og mht livskvalitet?

Venlig hilsen Jens Erik Hoff Kjeldsen

Jens Erik Hoff Kjeldsen
Nørholmsvej 67
9000 Aalborg
Nordjylland
Denmark
Phone: 0045 25385102

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christian Thorhauge Sørensen (chr.thor.sor@gmail.com)
Titel: Egholm høringssvar
Sendt: 02-01-2024 12:23

Limfjordsforbindelse over Egholm.
Jeg går ofte tur i Sofiendal- eller Hasseris Enge. Herfra kan man gå helt ned til Limfjorden. Hvor man kan se over til Egholm her er det også muligt at gå en dejlig tur i den frie natur og se en masse vilde dyr og planter, nogle er endda totalfredede i henhold til Natura 2000.
Blandt andet her vil Aalborg byråd samt flere nordjyske byråd anlægge en 20 km lang motorvej, som skal gå hen over Egholm, en firesporet ny tunnel, 6 tilslutningsanlæg og 11 broer/underføringer. Det er et projekt til 7,3 mia. kr., der ikke løser den primære opgave at skaffe ekstra kapacitet, der hvor behovet er.
Inden anlægsarbejdet er fuldført, vil belastningen ved den eksisterende Limfjordstunnel allerede være oppe på niveau som nu. En udvidelse af den eksisterende tunnel med et ekstra tresporet rør, vil være mere rentabelt både for miljøet og økonomien (den vil koste ca. det halve). Det afgørende er nemlig, at her bliver trafikbehovet bedre tilgodeset, da det er i nærheden af den nuværende E45, udviklingen sker: universitetet, supersygehus, havn og andre erhverv/industri.
Trafikken i det midterste rør kan vendes, så morgentrafikken kan gå i seks spor og tilsvarende for eftermiddagstrafikken. I praksis giver det en fordobling af kapaciteten, da det jo altid er spidsbelastningerne morgen og eftermiddag, der er de kritiske perioder. Behovet vil derfor være dækket i mange flere år. Desuden vil fleksibiliteten betyde, at eventuelle uheld i tunnelen vil kunne afhjælpes på en bedre måde, så trafikanterne ikke bliver så generet. Endelig bør det fremhæves, at der så også vil være penge til en langt bedre afskærmning af støjen på den nuværende E45.
Aalborg vil gerne promovere sig som en grøn by, Vi er heldige her i Aalborg at have naturen så tæt på. Bare en lille sejltur, og man er på Egholm, hvor man kan gå i fred og trafiksikkert med små børn. Hvis der kommer en motorvej hen over dette skønne område, vil det være ødelagt for altid for næste generation. Området ved tunnelen er ikke på samme måde naturskønt, så det vil ikke være så ødelæggende at udbygge motorvejen der.
Aalborg Kommune siger, de vil kompensere for det ødelagte naturområde. Jeg tror bare ikke, det er muligt at finde et tilsvarende bynært område – og hvad med alle de bilag IV dyre-og fuglearter, skal de bare lades i stikken?
Så længe der er mulighed for at udvide E45 med et ekstra rør eller lave en Citytunnel, bør de ansvarshavende vurdere dette

Venlig hilsen
Christian Thorhauge Sørensen
Egegade 8
2200 København N

Sendt fra min iPhone

Til:
Fra: Line Tarber (tarber74@gmail.com)
Titel: Jeg er ikke imod en 3. limfjordsforbindelse, men imod den forbindelse, der skal gå over Egholm og igennem den vestlige del af Aalborg
Sendt: 02-01-2024 10:37
Bilag: Jeg er ikke imod en Limfjordsforbindelse.docx;

Godt nytår,

Og lad os se om ikke 2024 kan blive et godt år ved endeligt at nedstemme forslaget om en vestlig forbindelse af en motorvej over Egholm og igennem den vestlige del af Aalborg.

Jeg tillader mig derfor at sende jer en begrundelse på hvorfor jeg er imod den vestlige forbindelse. Se venligst vedhæftede.

Venlig hilsen
Line Tarber

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Jeg er ikke modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, men i særdeleshed imod en vestlig forbindelse over øen Egholm. Det er jeg fordi:

1. Der findes **bedre og billigere alternativer**, f.eks. ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, f.eks. i form af et ekstra rør (reversibel). Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt. Projektet over Egholm frarådes af de landskendte professorer i transportøkonomi Mogens Fosgerau og Otto Anker Nielsen.

2. Truede dyrearter, der er mange truede dyrearter i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes at det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning. Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen! Det er uanstændigt – og jeg kan få den tanke, at man ønsker ikke at modtage særlig mange høringssvar og få borgernes mening om et projekt, I med alle midler har bestemt skal komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne.

4. Støjgener. Aalborg bliver kapslet ind imellem 2 motorveje med et støjhelvede til følge for alle borgere i Aalborg. Omkring 26.000 nye borgere omkring Hasseris Enge, hvor der før var stilhed, bliver berørt af støjen fra motorvejen. Dette bliver en rutchebane af en motorvej. Vejen kommer højt over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, dernæst ned i en tunnel, så op på en lavbro over Egholm/Verdens Ende, så igen op over viadukten ved lufthavnen i Lindholm/Nørresundby og igen ved Hvorup. Det er ikke særligt tydeligt oplyst, heller ikke at motorvejen kommer til at gå 200m fra bebyggelsen i Hasseris Enge, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt dyre grunde og huse med løfte om frit udsyn. Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne, der bor der), vil blive voldsomt udsat for skadelig motorvejsstøj.
Aalborg er i dag den mest støjbelastede by i Danmark, hvor flest boliger oplever vejstøj, der er over EU's tilladte grænseværdier. Anlægget projekteres efter en støjgrænse på max 58 dB i de tilstødende boligområder. Det er 5 dB over den grænse på 53 dB, som WHO anbefaler. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel, Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig**.**
Alligevel nægter transportministeren at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.
Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.

5. Asbest Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det kunne lade sig gøre?? Kommunens egen oplysninger, dem fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Der er vidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. De havde nøgle til området, og læssede bare af. Kommunen havde pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Man må jo tro vi er dumme, hvis man regner med at Aalborgs befolkning tror på sådan noget sludder. Det er almen viden her i byen, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. Tænketanken GeoHav har klar dokumentation til forekomsterne - igen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

6. Drikkevandet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD der er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Det er at spille hasard med vores drikkevand.

7. Selve linjeføringen er uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 23%. Er den overhovedet rentabel ?? Hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig. Sker der uheld i tunnelen, skal man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem Nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der ikke noget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til City Syd, eller fra Hirtshalsfærgerne. Det drejer sig faktisk kun om mellem 7-10 min. længere på e45. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? Det er det glade vanvid. Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan? Væksten vil gå gennem naturområderne, som ikke giver mening, da det er vigtigt med grønne og rekreative områder. Og netop naturværdier har Nordjylland rigtig meget af.
Væksten foregår mod øst. Der er ikke planlagt udvidelser mod vest, da området vest for Aalborg egner sig ikke til yderligere byudvikling pga. vandindvinding og lavt terræn.

7. Finansieringen virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer i gang. Og med den lille aflastning af E45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.
En investering i en sådan motorvej er i strid med målene om grøn omstilling og bør revurderes. Jeg opfordrer derfor til at politikerne tager disse bekymring alvorligt og revurderer den foreslåede vestlige Limfjordsforbindelse.

8. Miljø Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens Ende (hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt? Og tale Egholm og omegn op, som det fantastiske område det er, så det bliver endnu mere attraktivt. Tænk at have en perle så tæt ved storbyen, kun 5 minutter med færgen. Folk valfarter til Egholm og bliver hvert år besøgt af omkring 120.000 personer.
I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i Danmark, men her i den vestlige del og på Egholm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter. Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Flere henholder sig til, at det ikke bliver så slemt, hvis det er elbiler, der kører på den - men jo. Dækstøjen er den samme, når man kommer over 40 km/t. Desuden kommer elbilers strøm fra fossile brændstoffer, ligesom deres litium batterier er særdeles forurenende at producere, og komme af med igen.
Drop den motorvej!!

Med venlig hilsen

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Frog in boat (afroginaboat.e@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 02-01-2024 10:22

En liste over gode ting om Egholm Motorvej vil blive kort. Derfor får I en liste med nogle af de dårlige ting i ubestemt rækkefølge.

• Egholm Ø
Et af Danmarks få overlevende naturarealer vil ødelægges. Arealet er hjem til mange plante og dyrearter, også de truede.

• CO2
271.649 ton regner man med projektet vil udlede. Det har vi overhovedet ikke råd til i dagens klimakrise.

• Demokrati
I 2021 blev 7.000 kritiske høringssvar ligesom dette indsendt. 7.000! Hvordan ideen stadig ikke er blevet flået af bordet og kylet ud ad vinduet ved jeg ikke.

Desuden vil projektet slet ikke hjælpe trængsels problemerne på E45 nok, til at det på nogen måde kan ses som retfærdigt. Man mener nemlig at forholdende på E45 vil forblive de samme, som de er i dag.

Kort fortalt, rigtig dårlig ide, tilbage i tænkeboksen med jer. Prøv at fokusere på noget lidt mere... godt?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte s (sigist@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 02-01-2024 07:58

Jeg er meget bekymret for anlæggelse af en motorvej som vestlig forbindelse over Egholm.

Både miljø- og sundhedsmæssigt og økonomisk.

Jeg forstår ikke, at man vil ødelægge så meget natur i en tid, hvor vi taler meget miljø og grønnere hverdag. Det er ikke kun Egholm men 20 km. asfalt gennem grønne områder som får konsekvenser for mange borgere.

Herudover er jeg bekymret for selve anlæggelsen, da der ligger store asbestdeponier i linjeføringen både på land og i vandet. Dette er ikke undersøgt og ikke indlagt i budgettet for anlæggelsen. Hvilke konsekvenser kan det få for os, som bor tæt på områderne. Vi har tidligere set store helbredsmæssige konsekvenser ved håndtering af asbest.

Den planlagte linjeføring ligger herudover meget tæt på vandreservoirer, som forsyner en stor del af Aalborg og Nørresundbys borgere med drikkevand.

Herudover kommer efterfølgende støj og forurening når bilerne begynder at køre på motorvejen. De beregninger som er foretaget er ud fra et gennemsnit på dagen, men støjen vil ligge langt over de anbefalede værdier på flere tidpunkter i døgnet.

Når vi så oveni ligger, at forbindelsen koster svimlende 7,9 mia. incl. de 600 mio. som Aalborg Kommune bidrager til og at forbindelsen slet ikke løser de trafikale problemer på sigt, så giver det jo absolut ingen mening. Undersøgelser viser, at når anlæggelsen er færdig, så skal der alligevel laves endnu en udvidelse for at løse fremtidens trafik problemer.

Jeg tænker også, at regnestykket vedr. prisen for anlæggelsen/den samfundsøkonomiske pris ser noget anderledes ud i dag, men højere kostpriser og asbest som skal fjernes inden anlæggelsen.

Var det ikke bedre, at vi kiggede på andre løsninger, så løser problemerne længere frem i tid? Der findes forslag, som koster LANGT mindre og løser flere udfordringerne på længere sigt også mod øst hvor trafikken forventes væsentligt forøget.

Vi er nødt til at skifte vores fokus til en grønnere hverdag, hvis vi skal løse de fremtidige klima problemer og her tæller også vores anlæggelse af veje. Det er simpelthen uansvarligt at gennemføre denne løsning.

Jeg beder jer om at kigge på alternative løsninger og ikke hænge fast i den gamle beslutning vedr. denne linjeføring, som ikke passer med nutidens Aalborg.

En vestlig forbindelse vil skabe endnu flere trafikale problemer/kø og mere forurening i midt Aalborg, når bilisterne skal krydse byen for at komme til en forbindelse i vest.

Jeg vil derfor opfordre og inderligt bede Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen så vi kan finde andre løsninger som miljømæssigt, samfundsmæssigt og økonomisk er en bedre løsning.

Med venlig hilsen

Gitte Søndergaard Pedersen

Morbærhaven 30

9000 Aalborg

E-mail: sigist@hotmail.com

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ktl (ktl@hasseris.dk)
Titel: Indsigelse mod anlægslov og linjeføring
Sendt: 01-01-2024 22:10

Vedr. anlægsloven: Det fremlagte anlægslov giver transportministeren bemyndigelse til at anlægge den ca. 20 km motorvej vest for Aalborg/Nørresundby. Dette inkl. ikke specificeret anlæggelse og omlægning af kommunale vejanlæg i den forbindelse jf. lovens paragraf 1.

I paragraf 2 får transportministeren bemyndigelse til at "foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.". Tilladelser, regler og klagemuligheder sættes i lovens efterfølgende paragraffer ud af kraft:

- Anlægsprojektet kræver ikke tilladelser ift. f.eks. love om planlægning, kystbeskyttelse eller naturbeskyttelse.
- …Kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.
- § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven finder ikke anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.
- Afgørelser vedr. anlægsprojektet ift. relevant lovgivning kan "ikke påklages til administrativ myndighed". Dette med undtagelse af kommunalbestyrelsens afgørelser, der kan påklages til transportministeren, hvor transportministeren herefter dog selv kan vælge at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser. Dermed kan afgørelsen alligevel ikke påklages yderligere.

Eneste begrænsning i transportministerens beføjelser er, at det skal være indenfor rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, der netop kun er en vurdering. Dermed fremstår transportministerens bemyndigelse ubegrænset og magtfuldkommen. De tilstødende lovgivninger og regelsæt - opnået gennem tidligere demokratiske processer - sættes ud af spil. Det gør jeg hermed indsigelse imod.

Jeg vil opfordre til, at man omskriver nærværende forslag til anlægslov med modsat fortegn, så transportministerens beføjelser skal være indenfor rammerne af eksisterende regler og lovgivning fremfor at tilsidesætte dem. Desuden at klagemuligheder opretholdes som en del af den demokratiske proces.

Jeg vil desuden opfordre til, at transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og Aalborg Kommune omskriver anlægsloven så den bemyndiger til at gennemføre en trafikal løsning øst om Aalborg, der afhjælper trafikbelastningen, der hvor den er. Samtidig en løsning, hvor nuværende støjbelastning fra eksisterende motorvej gennem byen afhjælpes f.eks. via overdækning eller nedgravning. Dette med en væsentlig lavere økonomisk omkostning for både kommune og stat og lavere miljømæssig omkostning for os alle.

Vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport og opdaterede beregninger: Egholmmotorvejens værdi er fortsat ikke berettiget ift. trafikafledning og rentabel økonomisk investering. Byudvikling, trafikmønstre, etableringsomkostninger mm. taler imod den vestlige forbindelse. Måske lufthavnen og Jammerbugt kan få en umiddelbar værdi, men for den øvrige landsdel må den direkte værdi være begrænset, trods nogle få minutters vunden tid i myldretiden. Aalborg Kommunes investering på over kr. 700 mio. (når man tæller lokalvejen til Egholm med) bliver dermed tilsvarende vanskelig at argumentere for.

Men alt det er vand ved siden af miljøhensynene. Måske det over tid kan lade sig gøre at skubbe dyrearterne til erstatningshabitater. Måske ålegræs og andre vandplanter kan reetableres efter spredningen af sediment ved udgravningen til tunnel og bro. Men den forestående grundvandsforurening, jord- og luftforurening og støjforurening vil vi efterlade til generationerne efter os.

Motorvejens linjeføring vil løbe hen over 11 grundvandsforekomster af "god kvantitativ stand". I flere af områderne vil man i anlægsfasen skulle sænke grundvandet. Og selvom man er påpasselig, vil der være risiko for spild af olie, kemi osv. under anlæggelsen. Trods foranstaltninger vurderes påvirkningen af grundvandets

kemi til at være moderat i anlægsfasen. I driftsfasen vil man stå med andre påvirkninger, så som vejsaltning om vinteren og påvirkning fra trafikken. Selvom det udledte opsamles i lukkede bassiner og ledes væk fra området, vil der være en voksende risiko for at byens drikkevandressourcer påvirkes. Vi er netop kommet ud af det vådeste år målt i DK, og ideen om at vi kan styre regnvandsmængderne via lukkede bassiner og afgrænsende kanter virker naiv. Man kan diskutere intensiteten og udbredelsen af påvirkningen, men den lægger sig oven i PFAS, pesticider mm., og vi burde være blevet klogere end at skabe den næste lokale generationsforurening.

Verdens ende. Sådan kaldes området på Nørresundbysiden nord for Egholm. Her har Tænketanken GeoHav gjort et stort stykke arbejde for at afdække forurening i motorvejens linjeføring. I området er der gennem 1970'erne og 1980'erne deponeret tonsvis af kemikalieforurenet jord og tilsyneladende asbestholdigt eternit. Tilsvarende er der på Aalborgsiden en kendt, dårligt beskyttet, asbestholdig deponi, der ligger få hundrede meter fra linjeføringen og dermed også udgravningen i fjorden. Èt er hvor det afgravede jord og gytje deponeres næste gang og under hvilken klassificering. Et andet er, hvad der rodes op og spredes i fjord og luft. Der har hverken fra kommune eller stat været udvist den store interesse i at anerkende deponiernes problematiske eksistens eller i at rydde op efter fortidens synder. Det vil være et oplagt sted at starte uanset den videre proces.

Støjen fra motorvejen vil være betydelig. Som det anføres i Vejdirektoratets opdaterede støjberegninger fra nov. 2023: "Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand."

Ift. støjens belastning kan man bøje virkeligheden via gennemsnitsberegninger over døgnet, forventninger til støjværn, støjreducerende belægning og dæk osv. Men erfaringerne andre steder fra i ind- og udland er, at støj vandrer, også trods støjværn. Og det vandrer med den hyppige vestenvind ind over Aalborg/Nørresundby. Motorvejen vil blive ført flere meter over terræn og ved krydsende veje endnu højere. Udover det synlige indgreb i de grønne områder, hæves vejstøjens mulige spredning også. Både dyr og mennesker kan vænne sig til støj, så støjen vil i sig selv måske ikke have indflydelse på antallet af dyr eller mennesker omkring motorvejen. Hvor WHO har en anbefalet grænse på 53 db i dag-aften tid og 45 db om natten – for at modvirke blandt andet hjertesygdom, søvnforstyrrelser og færre leveår – så mener miljøstyrelsen, at 58 db er sundhedsmæssigt acceptabelt. Som en gennemsnitsværdi. En værdi, som vinden vil være med til at forskubbe mod vest ind over byen ca. halvdelen af året.

Opsamlende er dette både en indsigelse mod forslaget til anlægslov, den fremlagte linjeføring og den uskønne proces. Samlet set er motorvejen en dårlig arv til vores børn i nærmiljøet i og omkring byen – både ift. trafik, økonomi, drikkevand, støj, luftforurening og natur. Lidt bredere set vidner processen over de seneste 10 år om et demokrati, der har brug for at blive ledt på rette vej, til inspiration for dem der følger efter os.

Mvh. Kim Laut

Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Elise Laut (gel@hasseris.dk)
Titel: Høring - indsigelse mod anlægslov og linjeføring
Sendt: 01-01-2024 21:47

Til rette vedvedkommende.

Vedr. anlægsloven: Det fremlagte anlægslov giver transportministeren bemyndigelse til at anlægge den ca. 20 km motorvej vest for Aalborg/Nørresundby. Dette inkl. ikke specificeret anlæggelse og omlægning af kommunale vejanlæg i den forbindelse jf. lovens paragraf 1.

I paragraf 2 får transportministeren bemyndigelse til at "foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.". Tilladelser, regler og klagemuligheder sættes i lovens efterfølgende paragraffer ud af kraft:

- Anlægsprojektet kræver ikke tilladelser ift. f.eks. love om planlægning, kystbeskyttelse eller naturbeskyttelse.
- …Kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.
- § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven finder ikke anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.
- Afgørelser vedr. anlægsprojektet ift. relevant lovgivning kan "ikke påklages til administrativ myndighed". Dette med undtagelse af kommunalbestyrelsens afgørelser, der kan påklages til transportministeren, hvor transportministeren herefter dog selv kan vælge at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser. Dermed kan afgørelsen alligevel ikke påklages yderligere.

Eneste begrænsning i transportministerens beføjelser er, at det skal være indenfor rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, der netop kun er en vurdering. Dermed fremstår transportministerens bemyndigelse ubegrænset og magtfuldkommen. De tilstødende lovgivninger og regelsæt - opnået gennem tidligere demokratiske processer - sættes ud af spil. Det gør jeg hermed indsigelse imod.

Jeg vil opfordre til, at man omskriver nærværende forslag til anlægslov med modsat fortegn, så transportministerens beføjelser skal være indenfor rammerne af eksisterende regler og lovgivning fremfor at tilsidesætte dem. Desuden at klagemuligheder opretholdes som en del af den demokratiske proces.

Jeg vil desuden opfordre til, at transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og Aalborg Kommune omskriver anlægsloven så den bemyndiger til at gennemføre en trafikal løsning øst om Aalborg, der afhjælper trafikbelastningen, der hvor den er. Samtidig en løsning, hvor nuværende støjbelastning fra eksisterende motorvej gennem byen afhjælpes f.eks. via overdækning eller nedgravning. Dette med en væsentlig lavere økonomisk omkostning for både kommune og stat og lavere miljømæssig omkostning for os alle.

Vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport og opdaterede beregninger: Egholmmotorvejens værdi er fortsat ikke berettiget ift. trafikafledning og rentabel økonomisk investering. Byudvikling, trafikmønstre, etableringsomkostninger mm. taler imod den vestlige forbindelse. Måske lufthavnen og Jammerbugt kan få en umiddelbar værdi, men for den øvrige landsdel må den direkte værdi være begrænset, trods nogle få minutters vunden tid i myldretiden. Aalborg Kommunes investering på over kr. 700 mio. (når man tæller lokalvejen til Egholm med) bliver dermed tilsvarende vanskelig at argumentere for.

Men alt det er vand ved siden af miljøhensynene. Måske det over tid kan lade sig gøre at skubbe dyrearterne til erstatningshabitater. Måske ålegræs og andre vandplanter kan reetableres efter spredningen af sediment ved udgravningen til tunnel og bro. Men den forestående grundvandsforurening, jord- og luftforurening og støjforurening vil vi efterlade til generationerne efter os.

Motorvejens linjeføring vil løbe hen over 11 grundvandsforekomster af "god kvantitativ stand". I flere af

områderne vil man i anlægsfasen skulle sænke grundvandet. Og selvom man er påpasselig, vil der være risiko for spild af olie, kemi osv. under anlæggelsen. Trods foranstaltninger vurderes påvirkningen af grundvandets kemi til at være moderat i anlægsfasen. I driftsfasen vil man stå med andre påvirkninger, så som vejsaltning om vinteren og påvirkning fra trafikken. Selvom det udledte opsamles i lukkede bassiner og ledes væk fra området, vil der være en voksende risiko for at byens drikkevandressourcer påvirkes. Vi er netop kommet ud af det vådeste år målt i DK, og ideen om at vi kan styre regnvandsmængderne via lukkede bassiner og afgrænsende kanter virker naiv. Man kan diskutere intensiteten og udbredelsen af påvirkningen, men den lægger sig oven i PFAS, pesticider mm., og vi burde være blevet klogere end at skabe den næste lokale generationsforurening.

Verdens ende. Sådan kaldes området på Nørresundbysiden nord for Egholm. Her har Tænketanken GeoHav gjort et stort stykke arbejde for at afdække forurening i motorvejens linjeføring. I området er der gennem 1970'erne og 1980'erne deponeret tonsvis af kemikalieforurenet jord og tilsyneladende asbestholdigt eternit. Tilsvarende er der på Aalborgsiden en kendt, dårligt beskyttet, asbestholdig deponi, der ligger få hundrede meter fra linjeføringen og dermed også udgravningen i fjorden. Èt er hvor det afgravede jord og gytje deponeres næste gang og under hvilken klassificering. Et andet er, hvad der rodes op og spredes i fjord og luft. Der har hverken fra kommune eller stat været udvist den store interesse i at anerkende deponiernes problematiske eksistens eller i at rydde op efter fortidens synder. Det vil være et oplagt sted at starte uanset den videre proces.

Støjen fra motorvejen vil være betydelig. Som det anføres i Vejdirektoratets opdaterede støjberegninger fra nov. 2023: "Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand."

Ift. støjens belastning kan man bøje virkeligheden via gennemsnitsberegninger over døgnet, forventninger til støjværn, støjreducerende belægning og dæk osv. Men erfaringerne andre steder fra i ind- og udland er, at støj vandrer, også trods støjværn. Og det vandrer med den hyppige vestenvind ind over Aalborg/Nørresundby. Motorvejen vil blive ført flere meter over terræn og ved krydsende veje endnu højere. Udover det synlige indgreb i de grønne områder, hæves vejstøjens mulige spredning også. Både dyr og mennesker kan vænne sig til støj, så støjen vil i sig selv måske ikke have indflydelse på antallet af dyr eller mennesker omkring motorvejen. Hvor WHO har en anbefalet grænse på 53 db i dag-aften tid og 45 db om natten – for at modvirke blandt andet hjertesygdom, søvnforstyrrelser og færre leveår – så mener miljøstyrelsen, at 58 db er sundhedsmæssigt acceptabelt. Som en gennemsnitsværdi. En værdi, som vinden vil være med til at forskubbe mod vest ind over byen ca. halvdelen af året.

Opsamlende er dette både en indsigelse mod forslaget til anlægslov, den fremlagte linjeføring og den uskønne proces. Samlet set er motorvejen en dårlig arv til vores børn i nærmiljøet i og omkring byen – både ift. trafik, økonomi, drikkevand, støj, luftforurening og natur. Lidt bredere set vidner processen over de seneste 10 år om et demokrati, der har brug for at blive ledt på rette vej, til inspiration for dem der følger efter os.

Mvh Gitte Laut
Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: brian@cogenerate.dk (brian@cogenerate.dk)
Titel: Indsigelse mod forslag til anlægslov
Sendt: 01-01-2024 21:09
Bilag: Høringssvar, 3. limfjordsforbindelse, januar 2024.pdf;

Hej TRM

Jeg indsender hermed mit høringssvar (vedhæftet) ift. forslag til lov om anlæg af 3. limfjordsforbindelse.
Jeg vil bede jer sende mig en kvittering for modtagelsen.
På forhånd tak.

Venlig hilsen
Brian Brøndum Møller
brian@cogenerate.dk

Indsigelse mod anlægslov og linjeføring

Vedr. anlægsloven: Det fremlagte anlægslov giver transportministeren bemyndigelse til at anlægge den ca. 20 km motorvej vest for Aalborg/Nørresundby. Dette inkl. ikke specificeret anlæggelse og omlægning af kommunale vejanlæg i den forbindelse jf. lovens paragraf 1.

I paragraf 2 får transportministeren bemyndigelse til at *"foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1."*. Tilladelser, regler og klagemuligheder sættes i lovens efterfølgende paragraffer ud af kraft:

- Anlægsprojektet kræver ikke tilladelser ift. f.eks. love om planlægning, kystbeskyttelse eller naturbeskyttelse.
- …Kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme *finder ikke anvendelse* på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.
- § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven *finder ikke anvendelse* for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.
- Afgørelser vedr. anlægsprojektet ift. relevant lovgivning kan "*ikke påklages til administrativ myndighed*". Dette med undtagelse af kommunalbestyrelsens afgørelser, der kan påklages til transportministeren, hvor transportministeren herefter dog selv kan vælge at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser. Dermed kan afgørelsen alligevel ikke påklages yderligere.

Eneste begrænsning i transportministerens beføjelser er, at det skal være indenfor rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, der netop kun er en vurdering. Dermed fremstår transportministerens bemyndigelse ubegrænset og magtfuldkommen. De tilstødende lovgivninger og regelsæt - opnået gennem tidligere demokratiske processer - sættes ud af spil. Det gør jeg hermed indsigelse imod.

Jeg vil opfordre til, at man omskriver nærværende forslag til anlægslov med modsat fortegn, så transportministerens beføjelser skal være *indenfor* rammerne af eksisterende regler og lovgivning fremfor at tilsidesætte dem. Desuden at klagemuligheder opretholdes som en del af den demokratiske proces.

Jeg vil desuden opfordre til, at transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og Aalborg Kommune omskriver anlægsloven så den bemyndiger til at gennemføre en trafikal løsning øst om Aalborg, der afhjælper trafikbelastningen, der hvor den er. Samtidig en løsning, hvor nuværende støjbelastning fra eksisterende motorvej gennem byen afhjælpes f.eks. via overdækning eller nedgravning. Dette med en væsentlig lavere økonomisk omkostning for både kommune og stat og lavere miljømæssig omkostning for os alle.

Vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport og opdaterede beregninger: Egholmmotorvejens værdi er fortsat ikke berettiget ift. trafikafledning og rentabel økonomisk investering. Byudvikling, trafikmønstre, etableringsomkostninger mm. taler imod den vestlige forbindelse. Måske lufthavnen og Jammerbugt kan få en umiddelbar værdi, men for den øvrige landsdel må den direkte værdi være begrænset, trods nogle få minutters vunden tid i myldretiden. Aalborg Kommunes investering på over kr. 700 mio. (når man tæller lokalvejen til Egholm med) bliver dermed tilsvarende vanskelig at argumentere for.

Men alt det er vand ved siden af miljøhensynene. Måske det over tid kan lade sig gøre at skubbe dyrearterne til erstatningshabitater. Måske ålegræs og andre vandplanter kan reetableres efter spredningen af sediment ved udgravningen til tunnel og bro. Men den forestående grundvandsforurening, jord- og luftforurening og støjforurening vil vi efterlade til generationerne efter os.

Motorvejens linjeføring vil løbe hen over 11 grundvandsforekomster af "*god kvantitativ stand*". I flere af områderne vil man i anlægsfasen skulle sænke grundvandet. Og selvom man er påpasselig, vil der være risiko for spild af olie, kemi osv. under anlæggelsen. Trods foranstaltninger vurderes påvirkningen af grundvandets kemi til at være *moderat* i anlægsfasen. I driftsfasen vil man stå med andre påvirkninger, så som vejsaltning om vinteren og påvirkning fra trafikken. Selvom det udledte opsamles i lukkede bassiner og ledes væk fra området, vil der være en voksende risiko for at byens drikkevandressourcer påvirkes. Vi er netop kommet ud af det vådeste år målt i DK, og ideen om at vi kan styre regnvandsmængderne via lukkede bassiner og afgrænsende kanter virker naiv. Man kan diskutere intensiteten og udbredelsen af påvirkningen, men den lægger sig oven i PFAS, pesticider mm., og vi burde være blevet klogere end at skabe den næste lokale generationsforurening.

Verdens ende. Sådan kaldes området på Nørresundbysiden nord for Egholm. Her har Tænketanken GeoHav gjort et stort stykke arbejde for at afdække forurening i motorvejens linjeføring. I området er der gennem 1970'erne og 1980'erne deponeret tonsvis af kemikalieforurenet jord og tilsyneladende asbestholdigt eternit. Tilsvarende er der på Aalborgsiden en kendt, dårligt beskyttet, asbestholdig deponi, der ligger få hundrede meter fra linjeføringen og dermed også udgravningen i fjorden. Èt er hvor det afgravede jord og gytje deponeres næste gang og under hvilken klassificering. Et andet er, hvad der rodes op og spredes i fjord og luft. Der har hverken fra kommune eller stat været udvist den store interesse i at anerkende deponiernes problematiske eksistens eller i at rydde op efter fortidens synder. Det vil være et oplagt sted at starte uanset den videre proces.

Støjen fra motorvejen vil være betydelig. Som det anføres i Vejdirektoratets opdaterede støjberegninger fra nov. 2023: "*Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.*"

Ift. støjens belastning kan man bøje virkeligheden via gennemsnitsberegninger over døgnet, forventninger til støjværn, støjreducerende belægning og dæk osv. Men erfaringerne andre steder fra i ind- og udland er, at støj vandrer, også trods støjværn. Og det vandrer med den hyppige vestenvind ind over Aalborg/Nørresundby. Motorvejen vil blive ført flere meter over terræn og ved krydsende veje endnu højere. Udover det synlige indgreb i de grønne områder, hæves vejstøjens mulige spredning også. Både dyr og mennesker kan vænne sig til støj, så støjen vil i sig selv måske ikke have indflydelse på antallet af dyr eller mennesker omkring motorvejen. Hvor WHO har en anbefalet grænse på 53 db i dag-aften tid og 45 db om natten – for at modvirke blandt andet hjertesygdom, søvnforstyrrelser og færre leveår – så mener miljøstyrelsen, at 58 db er sundhedsmæssigt acceptabelt. Som en gennemsnitsværdi. En værdi, som vinden vil være med til at forskubbe mod vest ind over byen ca. halvdelen af året.

Opsamlende er dette både en indsigelse mod forslaget til anlægslov, den fremlagte linjeføring og den uskønne proces. Samlet set er motorvejen en dårlig arv til vores børn i nærmiljøet i og omkring byen – både ift. trafik, økonomi, drikkevand, støj, luftforurening og natur. Lidt bredere set vidner processen over de seneste 10 år om et demokrati, der har brug for at blive ledt på rette vej, til inspiration for dem der følger efter os.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod motorvejsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:17

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder

Mvh Marianne Eberhardt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Michael Jensen (moccasinet@yahoo.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 01-01-2024 16:30

er vi imod det helt igennem unødvendige, ukloge, usmarte og alt for dyre projektforslag om en Egholm-motorvej...et projekt der årligt vil trække 30 mio kr ud af kommunekassen...penge der er bedre brugt til investeringer i forbedret kernevelfærd og grøn udvikling i Aalborg kommune. I SF ønsker vi i stedet at forbedre forholdene omkring den nuværende østlige motorvej E45.

Anders Wedsted har i dagens Nordjyske et skarpt indlæg med 37 argumenter om, hvorfor vi skal droppe de helt forkerte planer om en Egholm-motorvej og forbedre forholdene ved den nuværende østlige motovej.

Se her alle de 87 argumenter:

FORÆLDEDE FORUDSÆTNINGER
1. En Limfjordsforbindelse via Egholm vest om Aalborg er et forældet projekt, der ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.
2. I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, regionssygehus, containerhavn, store virksomheder og fragtcentraler.
3. Aalborgs "trafikale midte" i øst-vest aksen ligger i dag ved Limfjordstunnelen, altså hvor E45 krydser fjorden. Ikke ved Limfjordsbroen.
4. Bygger man i vest, forsømmer man en nødvendig udbygning i øst. Der er næppe penge til begge dele.
5. Det kommende Regionssygehus, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nord fra.
6. I området øst for den østlige linje (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for den vestlige linje bor meget få.

UTILSTRÆKKELIG AFLASTNING
7. Hvis det kun var fjerntrafik, der skulle krydse Limfjorden, ville modellen med en vestlig motorvej aflaste ca. 50 %. Men det er det ikke.
8. I VVM 2003 stod, at hele 92 % af trafikken, som passerer Limfjordstunnelen, har mål og/eller udspring i Aalborg kommune.
9. Derfor kommer der kun en lille aflastning, hvis en vestlig rute bygges, og trafik mellem E45 syd og E39 nord flytter over på denne rute.
10. En vestlig forbindelse vil faktisk kun aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 17 %, jfr. Landstrafikmodellen (kørsel fra 2014).
11. Trafikken i Limfjordstunnelen stiger ca. 2,5 % årligt. Efter ca. 7 år med bygning af vestlig motorvej er stigningen over 17,5 %.

ET EKSTRA RØR NÆR DEN NUVÆRENDE TUNNEL ER LØSNINGEN.
12. Blot et enkelt ekstra rør, hvor retningen skifter, kan udvide Limfjordstunnelens kapacitet i myldretiden med 33-100 %.
13. Da der er myldretid sydpå om morgenen og nordpå om eftermiddagen, kan man få op mod 100 % ny kapacitet ved at ændre retningen i rør nr. 3.
14. En 3. kørebane på E45 ved Aalborg er påkrævet uanset hvad (pga. den store trafikmængde). En del af denne er bygget siden VVM 2011.
15. En 4. kørebane fra Bouet og sydpå til Nørre Uttrup er påkrævet uanset hvad, og den vil fjerne den egentlige årsag til køerne om morgenen.

UHENSIGTSMÆSSIGE OMKØRSLER
16. Når kapacitetsproblemerne ved Limfjordstunnelen ikke løses tilfredsstillende, vil trafik presses til omkørsel via Egholm.

17. Omkørslen via Egholm går ofte via gader og veje i Aalborg, Vestbyen og Hasseris, der slet ikke har kapacitet til denne trafik i myldretiden.
18. Omkørslen via Egholm mellem E39 og Aalborg Øst vil gå via Aalborg Syd (Dall Villaby). Hele 28 km. frem for 14 km!
19. Omkørslen via Egholm for trafik, der blot skal mellem E45 nord og syd, vil gå via Høvejen - en landevej med kun 2 spor og rundkørsler.
20. Omkørselstrafik skaber mere CO2, mere larm, mere luftforurening, mere vejslid, mere trængsel og mere spildt trafikanttid.
21. Når Limfjordstunnelen skal hovedrenoveres om 10-20 år, er en kortere omkørsel end den via Egholm under alle omstændigheder påkrævet.

FORDELENE ER FÅ
22. Kun villabyen Hasseris og kun få virksomheder ligger så langt mod vest, at en Egholm-motorvej kan give en gavnlig genvej mod nord.
23. Til og fra lufthavnen opnås en genvej på 5-10 min, men kun for de bilister, der ankommer syd fra eller skal syd på. Det er højst 800 om dagen.
24. Det skal siges, at Jammerbugt kommune opnår en markant genvej via Egholm og helt sydpå, men her bor kun 38.000.
25. Ud af de 38.000 indbyggere arbejder en del i Aalborg. Skal Egholm-vejen bruges her, vil det være en omvej i forhold til broen.
26. Kun ca. 5.000 bilister opnår en markant genvej. Samtidig efterlades 80-100.000 bilister ved Limfjordstunnelen med et uløst problem.
27. En Egholm-motorvej ligger dobbelt så langt fra centrum (Nytorv), som den nuværende tunnel.
28. Det passer derfor ikke, at Aalborg Centrum vil aflastes væsentligt af en Egholmforbindelse. Vejdirektoratet anslår også kun 16 %.
29. Aflastningen bliver nul, hvis lokaltrafik, der tidligere kørte omvejen via tunnelen, indtager den nye, frie plads på Limfjordsbroen.

TRAFIKUHELD VIL FORTSAT VÆRE ET PROBLEM
30. VVM 2011 har slet ikke medtaget omkostninger og afledte omkostninger (tidsspilde) ved de mange trafikuheld i Limfjordstunnelen.
31. Hvis Egholm-motorvejen bygges, vil der næppe også være råd til at løse de problemer, der forårsager uheldene (ombygning af tilkørsel).
32. Der vil fortsat ske mange uheld inde i Limfjordstunnelen, så længe langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen.
33. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når kørsel fra Aalborg C til Nørresundby C kræver to vognbaneskift inde i tunnelen.
34. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når trafikmængden ligger tæt på kapacitetsgrænsen.
35. En omkørsel via Egholm ved uheld i Limfjordstunnelen vil medføre stærk trafik på tværs af centrum. Alt blokeres.
36. En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre.
37. Hvis der sker uheld på motorvejsstrækningen langs Aalborg, kan Egholm-linjen være løsningen. Men Ådalsmotorvejen kan også bruges.

NATUR
38. Der ligger en hel stribe flotte naturområder/rekreative områder langs linjeføringen for en evt. vestlig motorvej
39. Egholm er i sig selv er enestående - det er meget sjældent, at en storby har et landområde med påfaldende stilhed så tæt på byen.
40. Egholm har hvert år ca. 100.000 besøgende (jævnfør Aalborg kommunes hjemmeside). En Superligakamp på Stadion trækker ca. 7.000.
41. På Egholm planlægges en meget stor, privat betalt naturpark (Egholmpark.dk), der ikke kan tåle en motorvej tværs igennem.
42. Attraktioner på Egholm så som Egholmfærgen, Restaurant Kronborg og Egholm-trolden vil miste

betydning, hvis en motorvej dominerer området.
43. De åbne, stille landskaber mod vest giver Aalborg et særligt dna uden klaustrofobi ligesom København, og de gør Hasseris til et liebhaverkvarter.
44. Den meget besøgte Lindholm Fjordpark vil maltrakteres, hvis der bygges en motorvejsbro ved den rekreative stis højdepunkt: Verdens Ende.
45. En vestlig motorvej vil gå igennem levesteder for meget sjældne og truede dyrearter bl.a. lysbuget knortegås, strandtudse og flagermus.
46. En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk.
47. Der skal graves grus op overalt i Nordjylland for at få nok til det store projekt. Der ødelægger natur i hele landsdelen.

PROBLEMATISK UNDERGRUND
48. Området vest for Aalborg ligger så lavt, at det ikke egner sig særlig godt til byudvikling. Oversvømmelse er en risiko.
49. Området vest for Aalborg er så fugtigt i jordbunden, at der er risiko for uventede prisstigninger på vejanlægget.
50. Østeraadalens nedre løb er så sumpet, at Egholmsmotorvejens første km. (bl.a. en dalbro) koster næsten 1 mia. kr.
51. Tunnelen fra Aalborg mod Egholm skal udgraves i eller tæt på et gammelt asbest-depot fra Aalborg Eternit Fabrik.

STØJ
52. Med en vestlig motorvej får byen to støjkorridorer frem for blot en enkelt. Støj kan medføre for tidlige dødsfald.
53. En vestlig motorvej vil skabe ekstra støj via den fremherskende vestenvind ind over byen, især i Hasseris.
54. Støj forplanter sig lettere langs vand. Fra lavbroen på Egholm vil støj ofte nå fritidsområdet i Aalborg Vestby.
55. Støjberegningen for anlægget forholder sig kun til åbningsåret. Stiger trafikken til det dobbelte, øges støjen med 3 dB.
56. 25 % ekstra trafik på E45 skaber 1 dB mere støj, som kan dæmpes med nye støjværn. Alternativet er 53-60 dB fra en ekstra motorvej.
57. Støj undervurderes generelt ved nye vejprojekter, se videoen http://tallelige-motorveje.dk

MILJØ OG CO2
58. Produktion af grus, asfalt, beton og jern, transport af dette samt selve entreprenørarbejdet koster meget på CO2-kontoen.
59. De tidligere nævnte omkørsler koster som nævnt en del CO2. Især når omkørslerne foregår med motorvejshastighed.
60. En Egholm-forbindelse forbruger mange mia. kr., der kunne prioriteres til transportformer, som belaster mindre med CO2.
61. Generelt må gælde, at udbygning af vejnettet får flere til at anskaffe og benytte privatbil, hvilket giver mere CO2.

ANLÆGSPRIS KAN SPRÆNGE BUDGETTET.
62. Når udvidelsen af E45 ved Skanderborg kostede 0,5 mia., er 6,2 mia. for en lige så lang strækning ved Aalborg urimeligt meget.
63. Når udvidelsen af E20 hen over Fyn kostede 2,4 mia. for 24 km., er 6,2 mia. for 20 km. ved Aalborg urimeligt meget.
64. Prisberegningen på 6,2 mia. for en vestlig motorvej stammer helt tilbage fra 2011 og kan endda være forældet.

65. Udvidelse med ekstra kørespor samt støjdæmpning af E45 må anses for nødvendig uanset valg af linjeføring. Dette koster ca. 1 mia.
66. Der skal også sættes 0,5-1 mia. af til hovedrenovering af Limfjordstunnelens fundament.

67. Hvis man alligevel bliver nødt til at bygge et ekstra rør kort efter en Egholm-motorvej, stiger anlægsprisen med 3-4 mia. kr.
68. Starter men i vest, bliver den samlede pris let ca. 11-14 mia. kr.! Starter man i øst, er det væsentligt billigere, samlet set.

DET ØSTLIGE ALTERNATIV ER 6-8 MIA. BILLIGERE
69. En øst-forbindelse (alternativet) med kun et rør og slank udfletning syd for fjorden kan ifølge eksperter bygges for 3-4 mia.
70. Bygger man den vestlige Limfjordsforbindelse først, vil der være behov for at bygge den østlige få år efter.
71. Bygger man den østlige Limfjordsforbindelse først, vil der ikke være behov for at bygge den vestlige få år efter.
72. En østlig model inklusive udvidelse/støjdæmning af E45 og reparation af Limfjordstunnelen vil formentlig koste 4,5-6 mia. kr.

DEMOKRATI OG VVM
73. Det er et stort demokratisk problem, at politikerne modsætter sig også at opdatere VVM-beregningerne for en østlig løsning.
74. VVM fra 2011 underdriver værdien af det østlige alternativ ved ikke at medtage en (planlagt) tilkørsel fra E45 til City Syd.
75. VVM fra 2011 overdriver prisen på det østlige alternativ ved at påstå, at hele 12 kørespor er påkrævet ved Limfjordstunnelen.
76. Hvis man kun retter fokus på den vestlige motorvej, overser man lavt hængende frugter ved udbygning af nuværende motorvej.
77. En østlig forbindelse kan f.eks. i modsætning til en vestlig opdeles i etaper på en meningsfuld måde.
78. Beslutningsprocessen har på mange områder været ulovlig. Der er bl.a. manglende lovhjemmel for VVM 2011 og brud på EU lovgivning.
79. Der ligger en uafsluttet sag med klage til ombudsmanden over, at VVM kun opdateres for det vestlige alternativ.
80. Vedtages en anlægslov for en vestlig forbindelse, kan projektet imødese retssager, der kan forsinke byggeriet i årevis.

KOMMUNENS OG REGIONENS ROLLE
81. Det er uacceptabelt, at Region Nordjylland bruger offentlige midler på kampagnen for den vestlige linjeføring (3Limfjordsforbindelse.nu).
82. Det er et stort demokratisk problem, at Aalborg Kommune afsætter 600 mio. som gave til staten, såfremt den vestlige linjeføring bygges.
83. Det er uhørt, at kommunen lokker virksomheder ind i en alliance omkring et trafikalt projekt via fordele på beskæftigelsesområdet.
84. Det er uhørt, at kommunen ansætter personer til at opfordre virksomheder til at tilmelde sig alliancen (hvem tør da sige nej?)
85. Det er ikke acceptabelt, at Aalborg Alliancen på Christiansborg præsenteres som et udtryk for nordjysk enighed om linjeføringen.

BYENS MENTALE TILSTAND
86. I befolkningen er der jfr. opinionsundersøgelser i 2014 og 2019 markant flertal for alternativet, altså ekstra rør (østlig løsning)
87. Hvis byggeriet påbegyndes, vil placering og omfang gå op for flere. Der kan opstå et uhelbredeligt sår i byens sammenhold.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)
Fra: Hanne K Stuhr (stuhr@stofanet.dk)
Titel: Fwd: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 16:04

Kære modtager

Hermed mit høringssvar til 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Jeg vil som ganske almindelig borger gerne udtrykke min dybeste frustration og tristhed over alle de forfærdelige konsekvenser en sådan linjeføring vil have.

Jeg kan ikke begribe, at man ikke lytter til de eksperter, der virkelig har forstand på de konsekvenser, det vil medføre.

En naturperle som Egholm skal ødelægges.

Aalborg vestlige enge bliver ødelagt, et område med et stort potentiale, hvor også det nye område Sofiendal Enge med masser af nye boliger, vil blive ødelagt.
Beskrivelsen fra arkitektfirmaet lyder: Nærmeste nabo er pragtfulde eng- og sø arealer, der giver plads til et meget aktivt fritidsliv. (kommende motorvej ikke nævnt)

Drastrup Skov og mange flere områder bliver ødelagt.

Mest skræmmende er dog problematikken med vores drikkevand.
Linjeføringen kommer til at gå meget tæt på Aalborg Kommunes 2 vigtigste vandforsyninger, Drastrup og Lindholm, som forsyner 1/3 af Aalborgs Kommunes borgere
med rent drikkevand. Disse 2 boringer er 30 år gamle og har hidtil været ”særligt beskyttede”, hvilket man åbenbart ikke længere finder er nødvendigt???
Så lyder det, at man kan rense vandet, men kan man blive ved med at rense vandet for evt. nye stoffer, og hvorfor skal vi løbe den risiko??

Asbest problemet er også bekymrende, der hersker jo ingen tvivl om, at området i linjeføringen er fyldt med asbest. Hvilke konsekvenser får det for kommende
generationer??

Jeg er ikke imod en 3. Limfjordsforbindelse og anerkender behovet. Et ekstra rør ved Limfjordstunnellen er på alle måder en mere skånsom og økonomisk rigtig løsning
med langt færre konsekvenser.

Der er altså sket rigtig meget siden et byråd i Aalborg Kommune i 2014, måske lidt tilfældigt, blev enige om, at Limfjordsforbindelsen over Egholm var det rigtige.

LYT NU I DET MINDSTE TIL EKSPERTERNE OG OVERVEJ, OM DER KUNNE VÆRE EN MERE FORNUFTIG LØSNING.

Mvh

En meget trist borger

Hanne og Jesper Stuhr
Renal Baches Vej 6
9000 Aalborg
Mobil 30 94 86 50

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: erik busse (erikbusse874@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 15:50

I forhold til projektet Egholmmotorvejen finder jeg det aldeles uansvarligt og nedbrydende for retsfølelsen, at man simpelthen tilsidesætter hensynet til Aalborgs drikkevandssikkerhed. Hele to hovedforsyningsområder bringes i fare ved at lade vejtraceet skære igennem Drastrupkildeområdet syd for fjorden og Lindholmområdet nord for fjorden. I begge tilfælde ignorerer man de vedtagne sikkerhedsgrænser. I forbindelse med den nye naturvurdering med den frejdige overskrift: "Fravigelse for bilag IV-arten odder ...." erklærer man direkte usandt, at der ikke findes noget alternativ til projektet. Der findes den såkaldte østforbindelse, som er et ekstra tunnelrør til den eksisterende forbindelse, men den har man fra politisk side systematisk negligeret skønt alt tyder på, at den både trafikalt og økonomisk vil være en langt bedre løsning. Med ringe agtelse Erik Busse, Johan Strømsvej 1, 9210 AAlborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. Godt nytår 2024- med valg af en østlig motorvejsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 13:33

Jeg er ikke imod en 3. Limfjordsforbindelse, men jeg er imod den vestlige forbindelse over Egholm.
Der findes bedre og billigere løsninger f.eks i form af et ekstra tunnelrør, der udvider E45 og den allerede eksisterende motorvej E45 i Aalborg Øst.

Spørgsmål til byrådet i Aalborg og Folketinget
Hvad er den logiske forklaring på, at den 3. Limfjordsforbindelse ikke skal være et ekstra rør mod øst i tilknytning til nuværende tunnel?
Den østlige forbindelse er 2 milliarder billigere.
Den østlige forbindelse vil give mere afhjælpning af trafikken
Den østlige forbindelse vil ikke ødelægge 2 meget vigtige drikkevandsboringer, hvor den ene leverer rent drikkevand til 1/3 af Aalborg.
Den østlige forbindelse vil ikke ødelægge et unikt økologisk ø miljø og rekreative vestlige områder
Der er beskyttede dyrearter ved Egholm, hvis habitater vil blive ødelagt ved en linjeføring over Egholm, bla Oddere og knortegæs.
Der vil blive en kæmpe støjforurening over den tætbefolkede Aalborg Vestby, Hasseris Enge, Nørre Sundby og Hvorup. De besparede 3 milliarder kan bruges til støjbeskyttelse ved eksisterende E45
Hvad med asbestdepoterne ved en Egholm forbindelse, som kan give asbestforurening i vand, luft og fjord?
Alt taler for en østlig linjeføring
Hvorfor tror du, at Socialdemokratiet har tabt så mange stemmer i Aalborg -og stod uden for det grønne valgforbund, som var alle partier tv for S, som alle er imod Egholm linjeføringen.
Hvorfor afsætter Aalborg Kommune midt i denne sparetid 30 mill årlig til en statsfinansieret motorvej? Denne Aalborg Alliance giver endvidere ulige konkurrencemyndigheder for erhvervslivets medlemmer om man betaler til Egholm forbindelsen eller ej.
Den påtænkte motorvej over naturskønne Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden. Staten overholder dermed også lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser. Oddere yngler året rundt og det dyrplageriske i denne påtænkte sag opstår, når voksne hunoddere med små unger i rederne skræmmes væk og ungerne efterlades tilbage overladt til sig selv bag trådhegn og store gravemaskiner
Godt nytår 2024
Mvh Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. Miljø
Sendt: 01-01-2024 13:11

Jeg er ikke imod en 3. Limfjordsforbindelse, men jeg er imod den vestlige forbindelse over Egholm.
Der findes bedre og billigere løsninger f.eks i form af et ekstra tunnelrør, der udvider E45 og den allerede eksisterende motorvej E45 i Aalborg Øst.

Miljø
Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, vinterbadeklub, friluftsbad og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ? I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter. Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere.
Den 3. Limfjordsforbindelse skal være en meget billigere og mere miljøvenlig ekstra rør i øst i tilknytning til den allerede eksisterende E45 i stedet for den fuldstændig forrykte ide, at pløje en motorvej over irreversible drikkevandsboringer, beskyttet natur og dyrearter, støjforurening med vestenvinden med en vestlig linjeføring ganske tæt på tæt beboede byområder i Aalborg og Nørresundby og højbroer uden mulighed for støjreducerende mure.
Det er en ommer byråd i Aalborg -og Folketing.
Skån os nordjyder for en 20 km lang vestlig motorvejsforbindelse over øen Egholm.
Mvh Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 13:09

Til transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm af flere grunde.

En af dem er økonomien i projektet. Godt 8 milliarder kr. er den budgetteret til at koste, men hvis den rent faktisk bliver bygget, vil den med stor sandsynlighed blive endnu dyrere. Desuden kommer Aalborgs borgere via skatten til at bidrage med 600 millioner - Hallo!

Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg.

Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder, bl.a. i Hasseris, Sofiendal Enge og andre steder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen.

I november 2023 foretog Hasseris Grundejerforening en undersøgelse blandt medlemmerne. Den afslørede, at hele 65% foretrækker et ekstra rør frem for Egholm løsningen. - Tankevækkende ikke sandt!

Det er på høje tide at slå hælene i - og udvise rettidig omhu ved at undersøge det realistiske alternativ i øst!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), piamail@stofanet.dk (piamail@stofanet.dk)
Fra: Frank Jensen (frankmail@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar ang. Den 3.Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 01-01-2024 13:06

Hej

Jeg skriver til jer som et høringssvar ang. Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Mine bekymringer kan opdeles i følgende områder:

1. Forbindelsen er ikke rentabel.
2. Forbindelsen vil give alt for megen sundhedsskadelig støj langs linjeføringen.
3. Forbindelsen løser ikke de trafikmæssige udfordringer med fjordkrydsningen på længere (læs 8-10 år) sigt.
4. Det vil gå ud over dyrelivet i området. Her tænker jeg på områdets flagermus, knortegæs, oddere og strandtusser, hvoraf flere er underlagt Natura2000 habitatsdirektivet.
5. Når man graver ud til tilkørelsesvejen ind mod Annebergvej vil man støde på store mængder asbest der ligger som deponi i området. Os der bor i området kan ved selvsyn se disse materialer der flyder i området (ser asbest i brinken ved fjorden, å-løb samt søerne). Jeg er nervøs for, at området bliver fyldt med asbestfibre når der graves i jorden som derefter føres ind over byen hvor vi bor.

Jeg håber regeringen vil finde en mere skånsom forbindelse i området, da der er behov for en udbygning af motorvejsnettet til den fjordkrydsende trafik.

Dbh Frank Jensen
Æblevangen 35
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 12:37

Til transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af bekymringerne er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup.

Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har gjort en kæmpe indsats for at beskytte. - Det virker derfor rent ud sagt hovedløst at føre en motorvej gennem området.

Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet, at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Bla. derfor mener jeg, at den påtænkte linjeføring er helt og aldeles uacceptabel og en tikkende bombe under vores ellers rene vandforsyning.

Hele Linjeføringen er total set en ommer! Det østlige alternativ er stensikkert transportministeriet bekendt. Gør det eneste rigtige, lyt til borgerne i Aalborg, som protesterer mod at blive lukket inde mellem en vestlig og østlig motorvej! Og lyt til jeres egen samvittighed!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thomas Anker (thomasanker75@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 12:03

Jeg vil hermed gerne gøre indsigelse mod Egholmmotorvejen, da opførelsen er forbundet med en lang række negative konsekvenser.
Jeg har kopieret nedenstående tekst fra et opslag hos klimabevægelsen, da jeg er enig i indholdet og sagens store, vigtige og principielle betydning i og for Danmark.
De negative konsekvenser er blandt andre:
🌍Klimaet: Vi står midt i klima- og biodiversitetskrise, tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm
🌍Naturen (der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen).
🌍Drikkevandet bliver påvirket negativt.
🌍Fysisk sundhed (4000 dødsfald årlig pga luftforurening, der med ny forskning viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik). Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder.
🌍Mental sundhed (støjscener, mangel på bynær natur, som vi ved er stressreducerende)
🌍Økonomiske beregninger viser dertil at det er billigere at lave et ekstra tunnelrør ved den eksisterende forbindelse øst for Aalborg, og derved kan man undgå at ødelægge natur og habitater, og undgå at indramme Aalborg i motorveje, med alle de skadelige konsekvenser det har. Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på. Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.
Mvh. Thomas Anker

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 31-12-2023 16:28

Kære trafikminister og folketing

Jeg vil gerne gøre alle jer politikere lysende klart, at der er et folkeligt flertal i Aalborg Kommune, der er imod at øse penge i milliard-klassen ud på et projekt, som både er dyrere, dårligere for trafikken og dårligere for miljøet, end det alternativ, der slet ikke får den opmærksomhed fra politisk side, det burde: En udvidelse ved den eksisterende tunnel.

Det er skandaløst, at man vil gennemtrumfe en plan, der er forældet, sporadisk opdateret, men ikke fulgt op af at undersøge og beskrive et alternativt løsningsforslag, en samfundsmæssigt langt mere fornuftig plan, der ligger lige for. Som er trafikalt bedre. Som er miljømæssigt bedre. Og som er væsentligt billigere.

I er allesammen valgt til at varetage vore, borgernes interesser, og det skal ikke ske via udemokratiske trafikforlig, der ikke er ordentligt undersøgt og som bygger på: "hvis du får dit og jeg får mit, så er vi enige".

En VVM er ikke et udtryk for, at der er tale om et godt projekt, men udelukkende en rapport, der skal udarbejdes for at skabe et fornuftigt beslutningsgrundlag for borgere og politikere. Og det er ikke sket i nærværende tilfælde, da man alt for tidligt har lagt sig fast på en løsning og fravalgt en seriøs undersøgelse af alternativerne.

Vi har, som borgere i Aalborg Kommune, ret til at fremhæve de gener, en trafikal kaos-situation i vestbyen vil skabe med en Egholmforbindelse. Og så må vore nordenfjords medborgere acceptere, at deres transport gennem vores kommune fortsat skal finde sted via E45 – og det på en måde, der fuldt ud vil være tilfredsstillende for alle parter.

Vi vil jo - næsten - alle gerne have en tredje Limfjordsforbindelse.

Vi vil bare ikke lade vores sunde fornuft blive trampet på og puttet ned i en kasse, der behager en politisk elite, som stemmer efter andre (egoistiske ?) mål.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 31-12-2023 16:28

Kære trafikminister og folketing

Det fremgår af udkast til Anlægslov:

"Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfunds-mæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brug-bare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning."

En 3. limfjordsforbindelse er givet samfundsmæssig nødvendig, men den bør ikke nødvendigvis føres over Egholm, da der helt klart findes brugbare, mindre natur og støjbelastende samt billigere alternativer, man har blot fravalgt at undersøge dem forsvarligt.

Et tredje tunnelrør ved E45 med 2-3 spor og vendbar trafik er et af de brugbare alternativer, som endog giver en væsentlig større økonomisk afkastning.

Stop Egholmløsningen mens tid er og få E45 løsningen undersøgt forsvarligt

Den bliver alligevel nødvendig iflg. Vejdirektoratets egne tal.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Elisabeth Møller Thorgaard (thorgaardskou@dadlnet.dk)
Titel: Egholm motorvejen giver store samfundsmæssige problemer
Sendt: 31-12-2023 15:42

Høringssvar vedr. anlægsloven.
Etablering af en motorvej over Egholm giver store samfundsmæssige problemer, herunder klima- og biodiversitetsmæssige skadevirkninger.
Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer , som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder. Et stort anlægsprojekt som etablering af en ny motorvej medfører betydeligt øget CO2 udslip i forbindelse med fremstilling af materialer, transport til byggepladsen og selve anlæggelsen. De seneste klimarapporter og hastigheden af vejrforandringer, der selv har overrasket forskere, viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO2 ekstra.
I Danmark er vi stolte over vores rene drikkevand, og bl.a. i Drastrup er der gjort et omfattende arbejde i forhold til at sikre grundvandsmagasiner og indvinding. Det er en skræmmende oplevelse at stå derude og vide, at der skal gang i et stort byggeri, og at lige ovenover kommer der krydsende motorveje.
Det er velkendt at trafikstøj kan give alvorlige helbredsmæssige problemer og betyde forringet livskvalitet. Det er vist, at mange borgere pga motorvejen vil blive udsat for støj over WHO`s grænseværdi, og dette problem bliver ikke tilstrækkeligt adresseret.
Egholmlinieføringen går gennem vigtige naturområder med beskyttede arter , og de rekreative grønne områder, vi også heldbredsmæssigt har behov for at kunne færdes i , reduceres. I forvejen er Danmarks areal i alt for høj grad dækket af marker, veje osv, hvilket udgør et helt uoverskueligt biodiversitets problem.

Med venlig hilsen
Elisabet Thorgaard
Solbakkevej 11
9230 Svenstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Janne Winther (jannewintherj@gmail.com)
Titel: Egholm-motorvejen, endnu bedre
Sendt: 30-12-2023 23:50

Kære miljøminister, Thomas Danielsen

Danmark står ved en skillevej. Der er flere veje at forfølge. Egholm-motorvejen bør ikke være dit valg.

Når vi køber flere elbiler bliver vores udledning af drivhusgasser måske nok mindre, men alting har en pris. Naturen betaler prisen for en stor del af de batterier der bygges og ikke nok med det, også mennesker der arbejder under usikre og mangelfulde forhold for at tilfredsstille vores høje forbrug i Danmark.

At udvide motorvejene i Danmark også over Limfjorden koster for naturen og det leder ikke vejen til en bæredygtig fremtid.

Jeg er selv fra Nordjylland og har ofte kørt nordpå til Frederikshavn. Det er ikke svært eller utilgængeligt i bil. Til gengæld er det noget nært umuligt i tog. Den offentlige transport halter langt bag ift. udvidelserne af vejnettet og det er både synd og skam såvel som direkte dumt og kortsigtet. Invester i stedet pengene i togtrafikken. Det er endnu bedre.

Du er selv fra Nordjylland, nord-vest, spørg dig selv om der mangler lange tomme veje eller du kan komme på noget bedre.

Det ved jeg du kan.

Mvh / kind regards
Janne Winther
Den Grønne Ungdomsbevægelse Aarhus

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peer Wolfsen (pwolfsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 30-12-2023 21:43
Bilag: Høringssvar Anlægslov Egholmmotorvej.pdf;

Til Transportministeriet og folketingsmedlemmerne
Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen vil have store konsekvenser for miljø og klima i Aalborg Kommune, men også for os som lokale borgere. Konsekvenser, der påføres borgere, der på ingen måde kunne være vidende om dette ved køb af ejendom, da den østlige forbindelse længe var den foretrukne løsning af både samfundsøkonomiske og miljømæssige årsager.
Derudover har Egholmlinjen alt for store konsekvenser på mange måder i forhold til de få trafikale fordele. Det drejer sig fx om følgende konsekvenser:
1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Konsekvenser for natur og rekreative områder
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
4. Trafikale udfordringer og økonomi
5. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM-undersøgelsen og den nye anlægslov.
6. Indsigelse mod fakta i anlægsloven

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne
Egholmlinjen går bl.a. igennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg, hvilket kan få kæmpe konsekvenser for drikkevandet i fremtiden i Aalborg.
Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.
Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænserne, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Som beboere i dette lokalområde er det derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.
Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.
De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.
For både den nuværende generation, men også for fremtidige generationer bør og skal denne beslutning om en motorvej gennem disse drikkevandsområder genovervejes.

2. Konsekvenser for natur og rekreative områder
Egholmlinjen vil også få en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.
Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er desuden områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.
Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.
Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Og hvad vil man gøre, hvis tiltagene ikke virker og odderne insisterer på at blive boende? Skal de så slås ihjel i vores iver for at gennemtrumfe en motorvej på dyrenes bekostning?
Det virker utroligt respektløst at ødelægge disse arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.
Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.
3. Støjforurening
Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.Det er desuden med et stigende antal borgere, da der løbende bliver bygget i nærheden af den kommende linje – med salg af byggegrunde solgt af Aalborg Kommune.
Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med en støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.
Samtidig kan den 3. Limfjordsforbindelse løses på andre måder end med Egmholmlinjen fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

4. Trafikale udfordringer og økonomi
Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM-undersøgelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.
Trafikalt vil Egholmlinjen heller ikke løse hverken de nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Det viser alle beregninger. Der vil derfor hurtigt blive brug for en løsning øst om Aalborg alligevel. Her ligger mange af de store virksomheder, havnen med industri, universitet og det nye supersygehus.
Der ligger desuden Gigantium med mange store arrangementer. Det påtænkes at flytte en stor del af dem til vestsiden, hvis Egholmlinjen kommer. En mærkelig disposition at flytte den nuværende trafik ved store nye byggerier i stedet for at løse udfordringerne på stedet, hvor der i forvejen ligger byggerier til arrangementerne.
Endnu mere skaber Egholmlinjen et fuldstændig uigennemtænkt kaos i Aalborgs centrale trafik, da en stor del af trafikken ved brug af Egholmlinjen vil skulle føres gennem byen fra vest mod centrum gennem små

parcelhusveje og forbi diverse skoler og børnehaver. Her er der ikke tænkt på en løsning, hvilket vil give kø på de små veje og gøre skoleveje til farlige trafikveje med både tung trafik og megen trafik.
Her vil Aalborg Kommune eller Staten også få store udgifter for at løse de trafikale forhold. Udgifter, der ikke er med i den nuværende Anlægslov eller undersøgt for støj mv. i VVM-undersøgelsen.
5. Demokratiske problemer med Anlægsloven
Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?
Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høringsrunde med kun 3 ugers frist og desuden henover en juleferie, hvor folk er afsted på ferie og måske ikke i nærheden af internet eller computer.
Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høring vedr. Anlægslov og VVM-undersøgelse på samme tid, da den ene alt andet lige er afhængig af den anden og politikerne og borgerne tydeligvis ikke har haft mulighed for at sætte sig ind i begge dele på den korte tid.
Spørgsmålet er, hvor de demokratiske rettigheder er i denne høringsproces.
6. Indsigelse mod fakta i Anlægsloven
I Anlægsloven er der i afsnit 4 beskrevet flere områder, hvor Egholmlinjen vil opfylde nogle delmål i forhold til FN's verdensmål. Disse fakta vil jeg gøre indsigelse mod. Først og fremmest er der lavet flere beregninger på, at en Egholmlinje ikke vil forbedre trafikken på E45, da meget af erhvervet i dag ligger øst for Aalborg fx Aalborg Havn, Universitetet og det nye Supersygehus.
Derudover vil en Egholmlinje netop have negativ effekt på verdensmålet om Sundhed og trivsel, da mere støj og luftforurening for flere borgere i Aalborg området modvirker sundhed og trivsel.
Det er vigtigt for mig, at folketingsmedlemmerne generelt tager beslutning om Anlægsloven på et oplyst grundlag og lader demokratiet tale. Og ikke på et uoplyst grundlag i forhold til fakta.

Jeg sætter min lid til at hele folketinget vil træffe en beslutning med den rette omtanke for klima, natur og fremtidens drikkevand. Og huske at fordi en beslutning er truffet én gang, er det ikke sikkert, at det er den rigtige beslutning. Og at den beslutning bør kunne laves om, hvis det er det rigtige både økonomisk og for miljøet.

Venlig hilsen
Peer Wolfsen

Til Transportministeriet og folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen vil have store konsekvenser for miljø og klima i Aalborg Kommune, men også for os som lokale borgere. Konsekvenser, der påføres borgere, der på ingen måde kunne være vidende om dette ved køb af ejendom, da den østlige forbindelse længe var den foretrukne løsning af både samfundsøkonomiske og miljømæssige årsager.

Derudover har Egholmlinjen alt for store konsekvenser på mange måder i forhold til de få trafikale fordele.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Konsekvenser for natur og rekreative områder
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
4. Trafikale udfordringer og økonomi
5. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM-undersøgelsen og den nye anlægslov.
6. Indsigelse mod fakta i anlægsloven

<u>1. Konsekvenser for drikkevandsområderne</u>

Egholmlinjen går bl.a. igennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg, hvilket kan få kæmpe konsekvenser for drikkevandet i fremtiden i Aalborg.

Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænserne, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Som beboere i dette lokalområde er det derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

For både den nuværende generation, men også for fremtidige generationer bør og skal denne beslutning om en motorvej gennem disse drikkevandsområder genovervejes.

2. Konsekvenser for natur og rekreative områder

Egholmlinjen vil også få en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er desuden områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Og hvad vil man gøre, hvis tiltagene ikke virker og odderne insisterer på at blive boende? Skal de så slås ihjel i vores iver for at gennemtrumfe en motorvej på dyrenes bekostning?

Det virker utroligt respektløst at ødelægge disse arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

3. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.Det er desuden med et stigende antal borgere, da der løbende bliver bygget i nærheden af den kommende linje – med salg af byggegrunde solgt af Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med en støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Samtidig kan den 3. Limfjordsforbindelse løses på andre måder end med Egmholmlinjen fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

4. Trafikale udfordringer og økonomi

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM-undersøgelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Trafikalt vil Egholmlinjen heller ikke løse hverken de nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Det viser alle beregninger. Der vil derfor hurtigt blive brug for en løsning øst om Aalborg alligevel. Her ligger mange af de store virksomheder, havnen med industri, universitet og det nye supersygehus.

Der ligger desuden Gigantium med mange store arrangementer. Det påtænkes at flytte en stor del af dem til vestsiden, hvis Egholmlinjen kommer. En mærkelig disposition at flytte den nuværende trafik ved store nye byggerier i stedet for at løse udfordringerne på stedet, hvor der i forvejen ligger byggerier til arrangementerne.

Endnu mere skaber Egholmlinjen et fuldstændig uigennemtænkt kaos i Aalborgs centrale trafik, da en stor del af trafikken ved brug af Egholmlinjen vil skulle føres gennem byen fra vest mod centrum gennem små

parcelhusveje og forbi diverse skoler og børnehaver. Her er der ikke tænkt på en løsning, hvilket vil give kø på de små veje og gøre skoleveje til farlige trafikveje med både tung trafik og megen trafik.

Her vil Aalborg Kommune eller Staten også få store udgifter for at løse de trafikale forhold. Udgifter, der ikke er med i den nuværende Anlægslov eller undersøgt for støj mv. i VVM-undersøgelsen.

5. Demokratiske problemer med Anlægsloven

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høringsrunde med kun 3 ugers frist og desuden henover en juleferie, hvor folk er afsted på ferie og måske ikke i nærheden af internet eller computer.

Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høring vedr. Anlægslov og VVM-undersøgelse på samme tid, da den ene alt andet lige er afhængig af den anden og politikerne og borgerne tydeligvis ikke har haft mulighed for at sætte sig ind i begge dele på den korte tid.

Spørgsmålet er, hvor de demokratiske rettigheder er i denne høringsproces.

6. Indsigelse mod fakta i Anlægsloven

I Anlægsloven er der i afsnit 4 beskrevet flere områder, hvor Egholmlinjen vil opfylde nogle delmål i forhold til FN's verdensmål. Disse fakta vil jeg gøre indsigelse mod. Først og fremmest er der lavet flere beregninger på, at en Egholmlinje ikke vil forbedre trafikken på E45, da meget af erhvervet i dag ligger øst for Aalborg fx Aalborg Havn, Universitetet og det nye Supersygehus.

Derudover vil en Egholmlinje netop have negativ effekt på verdensmålet om Sundhed og trivsel, da mere støj og luftforurening for flere borgere i Aalborg området modvirker sundhed og trivsel.

Det er vigtigt for mig, at folketingsmedlemmerne generelt tager beslutning om Anlægsloven på et oplyst grundlag og lader demokratiet tale. Og ikke på et uoplyst grundlag i forhold til fakta.

Jeg sætter min lid til at hele folketinget vil træffe en beslutning med den rette omtanke for klima, natur og fremtidens drikkevand. Og huske at fordi en beslutning er truffet én gang, er det ikke sikkert, at det er den rigtige beslutning. Og at den beslutning bør kunne laves om, hvis det er det rigtige både økonomisk og for miljøet.

Venlig hilsen

Peer Wolfsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Wolfsen (martinwolfsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 30-12-2023 21:33
Bilag: Høringssvar Anlægslov Egholmmotorvej.pdf;

Til alle i Folketinget

Jeg er som ung optaget af vores fremtid i Danmark og her i Aalborg Kommune, hvor jeg bor. Jeg vil gerne gøre indsigelse mod den nye Anlægslov mod Egholmlinjen og selve Egholmlinjen.

Egholmlinjen vil gøre vildt meget negativt ved vores natur, sundhed og trafik på vores egne veje og giver få trafikale fordele i det store spil. Konsekvenserne er derfor for store i forhold til fordelene.

Der er mange ting ved linjen og den nye Anlægslov, som efter min mening og de oplysninger, som jeg kan finde, er helt forkerte. Dem vil jeg gerne gøre jer opmærksom på, så I husker at se på dem og træffe de rigtige beslutninger for os unge, der skal leve med beslutningerne i fremtiden.

Det drejer sig fx om:

1. Forurening af drikkevand
2. Støj
3. Konsekvenser for naturen
4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

1. Forurening af drikkevand

Egholmlinjen løber gennem 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Ved Drastrup Enge, hvor jeg bor, må vi ikke bruge gift i haven, der er plantet skov for at beskytte grundvandet og vores naboer må ikke engang have hest. Vores drikkevand til mange år i fremtiden er her - og det er 1/3 af drikkevandet til Aalborg Kommune. Nu vil I lægge en motorvej – Egholmlinjen – lige gennem området. Den skal oven i købet graves lidt ned, selvom grundvandet står højt og derfor skal beskyttes ekstra meget.

Jeg vil gerne at både min familie, men også mine børn og børnebørn, kan få rent drikkevand uden, at det skal renses først eller vi skal til at drikke købevand på flaske til sidst. Vi skal tænke os om og beskytte det drikkevand, som vi har. Tænk jer om i beslutningen om at beskytte miljøet.

2. Støjforurening

Hvis Egholmlinjen bliver bygget, bliver mere end 26.000 mennesker også berørt af meget højt støjniveau, som vi direkte kan blive syge af. Når politikere taler så meget om grønne løsninger, miljø og klima synes jeg, at det er mærkeligt, at man ikke tænker på løsninger, hvor de sidste af Aalborgs uberørte områder i forhold til støj bliver ved med at være uberørt.

Med andre løsninger kan vi oven i købet få råd til at bygge bedre støjmure til dem, der allerede nu mærker støjen fra den nuværende motorvej.

3. Konsekvenser for naturen

Jeg bor ved Drastrup Skov, der vil blive berørt af Egholmlinjen. Her er masser af folk fra Aalborg, der kommer for at gå tur, løbe, cykle og meget andet. De nyder at bo i nærheden af naturen, hvor vi kan nyde ro og fred. Det samme gør jeg selv. Med Egholmlinjen vil alle de sidste steder med natur blive ødelagt af larm og forurening, så vi i fremtiden ikke vil have nogle steder at søge hen.

Der er også fredede dyr på Egholmlinjen – specielt ved Egholm med knortegæs og odderne, der netop er begyndt at få unger og bo på linjen. Dem vil man skræmme væk og slå ihjel for at vi kan få en motorvej.

Alt det vil blive ødelagt til vores generation – hvilket jeg synes, at det er på tide, at politikerne begynder at tænke på. I fremtiden vil vi ikke have et Danmark med veje over alt – vi vil også kunne have natur og dyr, der oven i købet er fredede.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM-undersøgelsen har kun undersøgt en mulighed – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre muligheder, der findes som fx et ekstra tunnelrør, hvor man kan vende trafikken efter, hvor meget trafik der er.

Desuden har vi kun fået 3 uger til høringen denne gang. Alt for lidt i forhold til demokratiet, og både på Anlægsloven og VVM-undersøgelsen og med høring på dem begge på samme tid.

Jeg håber, at der findes nogle politikere i Danmark, der vil tænke for vores generation og fremtiden for Danmark og

ikke kun egoistisk tage beslutninger, der tilgodeser nuværende erhverv og kommunale interesser.

Venlig hilsen

Martin Wolfsen

Til alle i Folketinget

Jeg er som ung optaget af vores fremtid i Danmark og her i Aalborg Kommune, hvor jeg bor. Jeg vil gerne gøre indsigelse mod den nye Anlægslov mod Egholmlinjen og selve Egholmlinjen.

Egholmlinjen vil gøre vildt meget negativt ved vores natur, sundhed og trafik på vores egne veje og giver få trafikale fordele i det store spil. Konsekvenserne er derfor for store i forhold til fordelene.

Der er mange ting ved linjen og den nye Anlægslov, som efter min mening og de oplysninger, som jeg kan finde, er helt forkerte. Dem vil jeg gerne gøre jer opmærksom på, så I husker at se på dem og træffe de rigtige beslutninger for os unge, der skal leve med beslutningerne i fremtiden.

Det drejer sig fx om:

1. Forurening af drikkevand
2. Støj
3. Konsekvenser for naturen
4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

1. Forurening af drikkevand

Egholmlinjen løber gennem 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Ved Drastrup Enge, hvor jeg bor, må vi ikke bruge gift i haven, der er plantet skov for at beskytte grundvandet og vores naboer må ikke engang have hest. Vores drikkevand til mange år i fremtiden er her - og det er 1/3 af drikkevandet til Aalborg Kommune. Nu vil I lægge en motorvej – Egholmlinjen – lige gennem området. Den skal oven i købet graves lidt ned, selvom grundvandet står højt og derfor skal beskyttes ekstra meget.

Jeg vil gerne at både min familie, men også mine børn og børnebørn, kan få rent drikkevand uden, at det skal renses først eller vi skal til at drikke købevand på flaske til sidst. Vi skal tænke os om og beskytte det drikkevand, som vi har. Tænk jer om i beslutningen om at beskytte miljøet.

2. Støjforurening

Hvis Egholmlinjen bliver bygget, bliver mere end 26.000 mennesker også berørt af meget højt støjniveau, som vi direkte kan blive syge af. Når politikere taler så meget om grønne løsninger, miljø og klima synes jeg, at det er mærkeligt, at man ikke tænker på løsninger, hvor de sidste af Aalborgs uberørte områder i forhold til støj bliver ved med at være uberørt.

Med andre løsninger kan vi oven i købet få råd til at bygge bedre støjmure til dem, der allerede nu mærker støjen fra den nuværende motorvej.

3. Konsekvenser for naturen

Jeg bor ved Drastrup Skov, der vil blive berørt af Egholmlinjen. Her er masser af folk fra Aalborg, der kommer for at gå tur, løbe, cykle og meget andet. De nyder at bo i nærheden af naturen, hvor vi kan nyde ro og fred. Det samme gør jeg selv. Med Egholmlinjen vil alle de sidste steder med natur blive ødelagt af larm og forurening, så vi i fremtiden ikke vil have nogle steder at søge hen.

Der er også fredede dyr på Egholmlinjen – specielt ved Egholm med knortegæs og odderne, der netop er begyndt at få unger og bo på linjen. Dem vil man skræmme væk og slå ihjel for at vi kan få en motorvej.

Alt det vil blive ødelagt til vores generation – hvilket jeg synes, at det er på tide, at politikerne begynder at tænke på. I fremtiden vil vi ikke have et Danmark med veje over alt – vi vil også kunne have natur og dyr, der oven i købet er fredede.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM-undersøgelsen har kun undersøgt en mulighed – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre muligheder, der findes som fx et ekstra tunnelrør, hvor man kan vende trafikken efter, hvor meget trafik der er.

Desuden har vi kun fået 3 uger til høringen denne gang. Alt for lidt i forhold til demokratiet, og både på Anlægsloven og VVM-undersøgelsen og med høring på dem begge på samme tid.

Jeg håber, at der findes nogle politikere i Danmark, der vil tænke for vores generation og fremtiden for Danmark og ikke kun egoistisk tage beslutninger, der tilgodeser nuværende erhverv og kommunale interesser.

Venlig hilsen

Martin Wolfsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Katharina !!! (kath.wolfsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorve
Sendt: 30-12-2023 21:10
Bilag: Høringssvar Anlægslov Egholmmotorvej.pdf;

Til alle i Folketinget

Jeg er som ung optaget af vores fremtid i Danmark og her i Aalborg Kommune, hvor jeg bor. Jeg vil gerne gøre indsigelse mod den nye Anlægslov mod Egholmlinjen og selve Egholmlinjen.

Egholmlinjen vil gøre vildt meget negativt ved vores natur, sundhed og trafik på vores egne veje og giver få trafikale fordele i det store spil. Konsekvenserne er derfor for store i forhold til fordelene.

Der er mange ting ved linjen og den nye Anlægslov, som efter min mening og de oplysninger, som jeg kan finde, er helt forkerte. Dem vil jeg gerne gøre jer opmærksom på, så I husker at se på dem og træffe de rigtige beslutninger for os unge, der skal leve med beslutningerne i fremtiden.

Det drejer sig fx om:

Forurening af drikkevand

Støj

Konsekvenser for naturen

Demokratiske problemer med Anlægsloven

1. Forurening af drikkevand

Egholmlinjen løber gennem 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Ved Drastrup Enge, hvor jeg bor, må vi ikke bruge gift i haven, der er plantet skov for at beskytte grundvandet og vores naboer må ikke engang have hest. Vores drikkevand til mange år i fremtiden er her - og det er 1/3 af drikkevandet til Aalborg Kommune. Nu vil I lægge en motorvej – Egholmlinjen – lige gennem området. Den skal oven i købet graves lidt ned, selvom grundvandet står højt og derfor skal beskyttes ekstra meget.

Jeg vil gerne at både min familie, men også mine børn og børnebørn, kan få rent drikkevand uden, at det skal renses først eller vi skal til at drikke købevand på flaske til sidst. Vi skal tænke os om og beskytte det drikkevand, som vi har. Tænk jer om i beslutningen om at beskytte miljøet.

2. Støjforurening

Hvis Egholmlinjen bliver bygget, bliver mere end 26.000 mennesker også berørt af meget højt støjniveau, som vi direkte kan blive syge af. Når politikere taler så meget om grønne løsninger, miljø og klima synes jeg, at det er mærkeligt, at man ikke tænker på løsninger, hvor de sidste af Aalborgs uberørte områder i forhold til støj bliver ved med at være uberørt.

Med andre løsninger kan vi oven i købet få råd til at bygge bedre støjmure til dem, der allerede nu mærker støjen fra den nuværende motorvej.

3. Konsekvenser for naturen

Jeg bor ved Drastrup Skov, der vil blive berørt af Egholmlinjen. Her er masser af folk fra Aalborg, der kommer for at gå tur, løbe, cykle og meget andet. De nyder at bo i nærheden af naturen, hvor vi kan nyde ro og fred. Det samme gør jeg selv. Med Egholmlinjen vil alle de sidste steder med natur blive ødelagt af larm og

forurening, så vi i fremtiden ikke vil have nogle steder at søge hen.

Der er også fredede dyr på Egholmlinjen – specielt ved Egholm med knortegæs og odderne, der netop er begyndt at få unger og bo på linjen. Dem vil man skræmme væk og slå ihjel for at vi kan få en motorvej.

Alt det vil blive ødelagt til vores generation – hvilket jeg synes, at det er på tide, at politikerne begynder at tænke på. I fremtiden vil vi ikke have et Danmark med veje over alt – vi vil også kunne have natur og dyr, der oven i købet er fredede.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM-undersøgelsen har kun undersøgt en mulighed – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre muligheder, der findes som fx et ekstra tunnelrør, hvor man kan vende trafikken efter, hvor meget trafik der er.

Desuden har vi kun fået 3 uger til høringen denne gang. Alt for lidt i forhold til demokratiet, og både på Anlægsloven og VVM-undersøgelsen og med høring på dem begge på samme tid.

Jeg håber, at der findes nogle politikere i Danmark, der vil tænke for vores generation og fremtiden for Danmark og ikke kun egoistisk tage beslutninger, der tilgodeser nuværende erhverv og kommunale interesser.

Venlig hilsen

Katharina Wolfsen

Til alle i Folketinget

Jeg er som ung optaget af vores fremtid i Danmark og her i Aalborg Kommune, hvor jeg bor. Jeg vil gerne gøre indsigelse mod den nye Anlægslov mod Egholmlinjen og selve Egholmlinjen.

Egholmlinjen vil gøre vildt meget negativt ved vores natur, sundhed og trafik på vores egne veje og giver få trafikale fordele i det store spil. Konsekvenserne er derfor for store i forhold til fordelene.

Der er mange ting ved linjen og den nye Anlægslov, som efter min mening og de oplysninger, som jeg kan finde, er helt forkerte. Dem vil jeg gerne gøre jer opmærksom på, så I husker at se på dem og træffe de rigtige beslutninger for os unge, der skal leve med beslutningerne i fremtiden.

Det drejer sig fx om:

1. Forurening af drikkevand
2. Støj
3. Konsekvenser for naturen
4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

1. Forurening af drikkevand

Egholmlinjen løber gennem 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Ved Drastrup Enge, hvor jeg bor, må vi ikke bruge gift i haven, der er plantet skov for at beskytte grundvandet og vores naboer må ikke engang have hest. Vores drikkevand til mange år i fremtiden er her - og det er 1/3 af drikkevandet til Aalborg Kommune. Nu vil I lægge en motorvej – Egholmlinjen – lige gennem området. Den skal oven i købet graves lidt ned, selvom grundvandet står højt og derfor skal beskyttes ekstra meget.

Jeg vil gerne at både min familie, men også mine børn og børnebørn, kan få rent drikkevand uden, at det skal renses først eller vi skal til at drikke købevand på flaske til sidst. Vi skal tænke os om og beskytte det drikkevand, som vi har. Tænk jer om i beslutningen om at beskytte miljøet.

2. Støjforurening

Hvis Egholmlinjen bliver bygget, bliver mere end 26.000 mennesker også berørt af meget højt støjniveau, som vi direkte kan blive syge af. Når politikere taler så meget om grønne løsninger, miljø og klima synes jeg, at det er mærkeligt, at man ikke tænker på løsninger, hvor de sidste af Aalborgs uberørte områder i forhold til støj bliver ved med at være uberørt.

Med andre løsninger kan vi oven i købet få råd til at bygge bedre støjmure til dem, der allerede nu mærker støjen fra den nuværende motorvej.

3. Konsekvenser for naturen

Jeg bor ved Drastrup Skov, der vil blive berørt af Egholmlinjen. Her er masser af folk fra Aalborg, der kommer for at gå tur, løbe, cykle og meget andet. De nyder at bo i nærheden af naturen, hvor vi kan nyde ro og fred. Det samme gør jeg selv. Med Egholmlinjen vil alle de sidste steder med natur blive ødelagt af larm og forurening, så vi i fremtiden ikke vil have nogle steder at søge hen.

Der er også fredede dyr på Egholmlinjen – specielt ved Egholm med knortegæs og odderne, der netop er begyndt at få unger og bo på linjen. Dem vil man skræmme væk og slå ihjel for at vi kan få en motorvej.

Alt det vil blive ødelagt til vores generation – hvilket jeg synes, at det er på tide, at politikerne begynder at tænke på. I fremtiden vil vi ikke have et Danmark med veje over alt – vi vil også kunne have natur og dyr, der oven i købet er fredede.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM-undersøgelsen har kun undersøgt en mulighed – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre muligheder, der findes som fx et ekstra tunnelrør, hvor man kan vende trafikken efter, hvor meget trafik der er.

Desuden har vi kun fået 3 uger til høringen denne gang. Alt for lidt i forhold til demokratiet, og både på Anlægsloven og VVM-undersøgelsen og med høring på dem begge på samme tid.

Jeg håber, at der findes nogle politikere i Danmark, der vil tænke for vores generation og fremtiden for Danmark og ikke kun egoistisk tage beslutninger, der tilgodeser nuværende erhverv og kommunale interesser.

Venlig hilsen

Katharina Wolfsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Skovsted (aneskovsted16@gmail.com)
Titel: Bekymret borger, nye motorveje har negative konsekvenser
Sendt: 30-12-2023 20:56

Negative konsekvenser af Egholmmotorvejen:

Klimaet Vi står midt i klima- og biodiversitetskrise, tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm.

Naturen (der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen).

Drikkevandet bliver påvirket negativt.

Fysisk sundhed (4000 dødsfald årlig pga luftforurening, der med ny forskning viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik). Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder.

Mental sundhed (støjscener, mangel på bynær natur, som vi ved er stressreducerende).

Økonomiske beregninger viser dertil at det er billigere at lave et ekstra tunnelrør ved den eksisterende forbindelse øst for Aalborg, og derved kan man undgå at ødelægge natur og habitater, og undgå at indramme Aalborg i motorveje, med alle de skadelige konsekvenser det har. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Venlig hilsen Ane Skovsted, bekymret borger.

Til:
Fra: Mai-Britt Hougaard (mh@showoffmedia.dk)
Titel: Høringssvar angående den 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 30-12-2023 18:11
Bilag: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse december 2023.docx;

Hej

Se vedhæftede høringssvar.

--
Mange hilsner

Mai-Britt Hougaard

Vejdirektoratet
Folketingets partier

Vedr. Høring over udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

De fleste borgere og virksomheder ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, men ikke med den vedtagne linjeføring via Egholm. Flere opinionsundersøgelser i befolkningen har gennem årene vist det samme; nemlig et flertal imod Egholmlinjen. Der findes en række argumenter for hvorfor Egholmsforbindelsen er et dårligt valg og i dette høringssvar vil flere blive fremlagt.

TRAFIKSTØJ

Et af de helt store argumenter imod Egholmslinjen er den øgede støjmængde i store dele af byen, både nord og syd for Limfjorden. I både den vestlige del af Aalborg og Nørresundby findes rekreative områder, som i høj grad benyttes af beboere og institutioner. Disse er i dag kun meget begrænset ramt af støj. Det forventes af Vejdirektoratet at støjen fra Egholmsmotorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Vejdirektoratet erkender i VVM-analysen voldsomme støjbelastninger, hvis der bygges en motorvej over Egholm.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. WHO har i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser.

Der har tidligere været offentliggjort forslag om at flytte placeringen længere mod vest samt tilføje mere støjværn. Intet af dette er med i seneste rapport fra vejdirektoratet.

ØKONOMISK

Økonomisk er det en urimelig dyr løsning: Estimeret 7 mia. kroner samt 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune. Penge, der skulle bruges på velfærd til kommunens borgere. Samfundsøkonomisk en bundskraber med Transportforligets absolut laveste forrentning. Der ligger en række konkrete alternativer, der er langt billigere og mere effektive. Derudover er der formentlig ikke lovhjemmel til at kommunen kan betale 600 mio. kr. til en statsvej. Der er ligeledes dele af projektet, som ikke er med i de nuværende beregninger, herunder bro over det nye togspor til lufthavnen samt tilretning af veje ved afkørsler. Det må forventes at projektet bliver dyrere end antaget.

TRAFIK

Trafikalt løser den ikke trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnellen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen. Derudover løses ikke det trafikale problem, der giver størst udfordringer, nemlig når der er ulykker i tunnellen.

MILJØ

Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. Ingeniørernes tidsskrift ing.dk har den 23/12 2021 en artikel, hvor den anerkendte juraprofessor Peter Pagh, Københavns Universitet, udtaler at Region Nordjyllands kortlægning af asbestdepoter betyder, at Vejdirektoratet " skal belyse hvilke miljøvirkninger, anlægsarbejdet kan have ved anlæg af vej på en fyldplads med forventelig asbest, og der skal tages stilling til disse miljøvirkninger i VVM-tilladelsen. Det kan ikke vente til senere."

Der henvises i øvrigt til alle Geohavs mange undersøgelser i området samt høringssvar fra samme.

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer. I VVM-redegørelsen kan der ikke garanteres, at drikkevandet ikke bliver påvirket. Derudover bliver Naturen presset, når der etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

ANDRE BEDRE OG BILLIGERE ALTERNATIVER

Der er sket meget med Aalborg siden Egholmlinjen blev tegnet. Dels er den vestlige del af Aalborg udbygget med flere boligområder, så der nu er endnu flere, der vil blive påvirket af støj, dels er den østlige del af Aalborg udbygget med både supersygehus og virksomheder, der har behov for at trafikken fungerer på E45.

Der er kommet flere alternativer, der bør undersøges inden en så stor beslutning træffes.

Kaj A. Jørgensen, lektor emeritus, ved Aalborg Universitet, påpeger, at trængsel ved tunnellen er det største problem, og netop det løses bedst ved ***et*** ekstra tunnelrør (og ikke 2 som er beregnet i tidligere VVM) med vendbar trafik i midterste rør. Han kommer med forskellige forbedringer i forbindelse med et 3. vendbart rør, der samlet set både aflaster bedre og belaster mindre.

Senest har Trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, der er lektor emeritus ved Aalborg Universitet, foreslået ny citytunnel i Aalborg. Forslaget skal erstatte Egholmlinjen og samtidig øge kapaciteten og reducere de mange uheld i Limfjordstunnelen - desuden er prisen væsentlig lavere.

Det er nødvendigt, at andre løsninger bliver undersøgt inden der afgives så stort et milliardbeløb til den mindst visionære løsning. Endelig bør det nævnes, at der inden for de syv mia. kr. burde kunne blive råd til nye/ekstra effektive støjværn langs E45, endog med overdækninger på nogle strækninger. Så Aalborg alt i alt kan gå fra at være Danmarks mest støjplagede by (pr. indbygger) til en af de mindst støjplagede.

Med venlig hilsen

Mai-Britt & Kim Hougaard
K. E. Færgemanns Vej 16
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lone Wolfsen (lone.wolfsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 30-12-2023 16:30
Bilag: Høringssvar Anlægslov Egholmmotorvej.pdf;

Indsigelse mod Anlægsloven for Egholmmotorvej
(Også vedhæftet i PDF)

Til Transportministeriet og folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen vil have store konsekvenser for miljø og klima i Aalborg Kommune, men også for os som lokale borgere. Konsekvenser, der påføres borgere, der på ingen måde kunne være vidende om dette ved køb af ejendom, da den østlige forbindelse længe var den foretrukne løsning af både samfundsøkonomiske og miljømæssige årsager.

Derudover har Egholmlinjen alt for store konsekvenser på mange måder i forhold til de få trafikale fordele.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Konsekvenser for natur og rekreative områder
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
4. Trafikale udfordringer og økonomi
5. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM-undersøgelsen og den nye anlægslov.
6. Indsigelse mod fakta i anlægsloven

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen går bl.a. igennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg, hvilket kan få kæmpe konsekvenser for drikkevandet i fremtiden i Aalborg.

Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænserne, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Som beboere i dette lokalområde er det derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

For både den nuværende generation, men også for fremtidige generationer bør og skal denne beslutning om en motorvej gennem disse drikkevandsområder genovervejes.

2. Konsekvenser for natur og rekreative områder

Egholmlinjen vil også få en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er desuden områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Og hvad vil man gøre, hvis tiltagene ikke virker og odderne insisterer på at blive boende? Skal de så slås ihjel i vores iver for at gennemtrumfe en motorvej på dyrenes bekostning?

Det virker utroligt respektløst at ødelægge disse arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

3. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.Det er desuden med et stigende antal borgere, da der løbende bliver bygget i nærheden af den kommende linje – med salg af byggegrunde solgt af Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med en støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Samtidig kan den 3. Limfjordsforbindelse løses på andre måder end med Egmholmlinjen fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger

for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

4. Trafikale udfordringer og økonomi

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM-undersøgelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Trafikalt vil Egholmlinjen heller ikke løse hverken de nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Det viser alle beregninger. Der vil derfor hurtigt blive brug for en løsning øst om Aalborg alligevel. Her ligger mange af de store virksomheder, havnen med industri, universitet og det nye supersygehus.

Der ligger desuden Gigantium med mange store arrangementer. Det påtænkes at flytte en stor del af dem til vestsiden, hvis Egholmlinjen kommer. En mærkelig disposition at flytte den nuværende trafik ved store nye byggerier i stedet for at løse udfordringerne på stedet, hvor der i forvejen ligger byggerier til arrangementerne.

Endnu mere skaber Egholmlinjen et fuldstændig uigennemtænkt kaos i Aalborgs centrale trafik, da en stor del af trafikken ved brug af Egholmlinjen vil skulle føres gennem byen fra vest mod centrum gennem små parcelhusveje og forbi diverse skoler og børnehaver. Her er der ikke tænkt på en løsning, hvilket vil give kø på de små veje og gøre skoleveje til farlige trafikveje med både tung trafik og megen trafik.

Her vil Aalborg Kommune eller Staten også få store udgifter for at løse de trafikale forhold. Udgifter, der ikke er med i den nuværende Anlægslov eller undersøgt for støj mv. i VVM-undersøgelsen.

5. Demokratiske problemer med Anlægsloven

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høringsrunde med kun 3 ugers frist og desuden henover en juleferie, hvor folk er afsted på ferie og måske ikke i nærheden af internet eller computer.

Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høring vedr. Anlægslov og VVM-undersøgelse på samme tid, da den ene alt andet lige er afhængig af den anden og politikerne og borgerne tydeligvis ikke har haft mulighed for at sætte sig ind i begge dele på den korte tid.

Spørgsmålet er, hvor de demokratiske rettigheder er i denne høringsproces.

6. Indsigelse mod fakta i Anlægsloven

I Anlægsloven er der i afsnit 4 beskrevet flere områder, hvor Egholmlinjen vil opfylde nogle delmål i forhold til FN's verdensmål. Disse fakta vil jeg gøre indsigelse mod. Først og fremmest er der lavet flere beregninger på, at en Egholmlinje ikke vil forbedre trafikken på E45, da meget af erhvervet i dag ligger øst for Aalborg fx Aalborg Havn, Universitetet og det nye Supersygehus.

Derudover vil en Egholmlinje netop have negativ effekt på verdensmålet om Sundhed og trivsel, da mere støj og luftforurening for flere borgere i Aalborg området modvirker sundhed og trivsel.

Det er vigtigt for mig, at folketingsmedlemmerne generelt tager beslutning om Anlægsloven på et oplyst grundlag og lader demokratiet tale. Og ikke på et uoplyst grundlag i forhold til fakta.

Jeg sætter min lid til at hele folketinget vil træffe en beslutning med den rette omtanke for klima, natur og fremtidens drikkevand. Og huske at fordi en beslutning er truffet én gang, er det ikke sikkert, at det er den rigtige beslutning. Og at den beslutning bør kunne laves om, hvis det er det rigtige både økonomisk og for miljøet.

Venlig hilsen

Lone Wolfsen

Til Transportministeriet og folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen vil have store konsekvenser for miljø og klima i Aalborg Kommune, men også for os som lokale borgere. Konsekvenser, der påføres borgere, der på ingen måde kunne være vidende om dette ved køb af ejendom, da den østlige forbindelse længe var den foretrukne løsning af både samfundsøkonomiske og miljømæssige årsager.

Derudover har Egholmlinjen alt for store konsekvenser på mange måder i forhold til de få trafikale fordele.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Konsekvenser for natur og rekreative områder
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
4. Trafikale udfordringer og økonomi
5. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM-undersøgelsen og den nye anlægslov.
6. Indsigelse mod fakta i anlægsloven

<u>1. Konsekvenser for drikkevandsområderne</u>

Egholmlinjen går bl.a. igennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg, hvilket kan få kæmpe konsekvenser for drikkevandet i fremtiden i Aalborg.

Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Aalborg Kommune har gjort et kæmpe arbejde i en lang årrække for at beskytte drikkevandet med bl.a. et 'Projekt Giftfri By', der er blevet berømt udover landegrænserne, hvor de lokale har deltaget aktivt i beskyttelse af grundvandet. Som beboere i dette lokalområde er det derfor uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

De planlagte løsninger for at undgå en fremtidig forurening er på ingen måde gennemtænkt eller gennemprøvet tidligere. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

For både den nuværende generation, men også for fremtidige generationer bør og skal denne beslutning om en motorvej gennem disse drikkevandsområder genovervejes.

2. Konsekvenser for natur og rekreative områder

Egholmlinjen vil også få en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.

Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Det er desuden områder, der bliver benyttet i højere grad nu end tidligere af byboere fra Aalborg, der netop søger ud til naturoplevelser og ro i hverdagen. Det kan være en gåtur med hunden, leg med børnene eller en stavgangstur med vennerne.

Derudover ligger linjen direkte ved diverse naturområder, der er beskyttet, fx på leveområdet for den lysbugede knortegås. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Samtidig er der som noget nyt fundet ynglende Oddere på linjeføringen på Egholm. Oddere er også en fredet dyreart. Ifølge VVM-undersøgelsen skal der indsættes diverse tiltag for at fjerne odderne – hvilket ikke burde være lovligt i forhold til beskyttelsen af fredede dyr. Derudover er de besluttede tiltag grænsende til dyremishandling i betragtning af, at man bl.a. tiltænker at benytte hunde til at jage odderne væk. Og hvad vil man gøre, hvis tiltagene ikke virker og odderne insisterer på at blive boende? Skal de så slås ihjel i vores iver for at gennemtrumfe en motorvej på dyrenes bekostning?

Det virker utroligt respektløst at ødelægge disse arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Det er altså en stor del af naturen, der ødelægges ved anlæggelse af Egholmlinjen, hvilket aldrig vil kunne rettes op på i fremtiden.

3. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.Det er desuden med et stigende antal borgere, da der løbende bliver bygget i nærheden af den kommende linje – med salg af byggegrunde solgt af Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med en støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Samtidig kan den 3. Limfjordsforbindelse løses på andre måder end med Egmholmlinjen fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

4. Trafikale udfordringer og økonomi

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM-undersøgelsen burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Trafikalt vil Egholmlinjen heller ikke løse hverken de nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Det viser alle beregninger. Der vil derfor hurtigt blive brug for en løsning øst om Aalborg alligevel. Her ligger mange af de store virksomheder, havnen med industri, universitet og det nye supersygehus.

Der ligger desuden Gigantium med mange store arrangementer. Det påtænkes at flytte en stor del af dem til vestsiden, hvis Egholmlinjen kommer. En mærkelig disposition at flytte den nuværende trafik ved store nye byggerier i stedet for at løse udfordringerne på stedet, hvor der i forvejen ligger byggerier til arrangementerne.

Endnu mere skaber Egholmlinjen et fuldstændig uigennemtænkt kaos i Aalborgs centrale trafik, da en stor del af trafikken ved brug af Egholmlinjen vil skulle føres gennem byen fra vest mod centrum gennem små

parcelhusveje og forbi diverse skoler og børnehaver. Her er der ikke tænkt på en løsning, hvilket vil give kø på de små veje og gøre skoleveje til farlige trafikveje med både tung trafik og megen trafik.

Her vil Aalborg Kommune eller Staten også få store udgifter for at løse de trafikale forhold. Udgifter, der ikke er med i den nuværende Anlægslov eller undersøgt for støj mv. i VVM-undersøgelsen.

5. Demokratiske problemer med Anlægsloven

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høringsrunde med kun 3 ugers frist og desuden henover en juleferie, hvor folk er afsted på ferie og måske ikke i nærheden af internet eller computer.

Derudover undrer jeg mig over lovligheden i at afholde en høring vedr. Anlægslov og VVM-undersøgelse på samme tid, da den ene alt andet lige er afhængig af den anden og politikerne og borgerne tydeligvis ikke har haft mulighed for at sætte sig ind i begge dele på den korte tid.

Spørgsmålet er, hvor de demokratiske rettigheder er i denne høringsproces.

6. Indsigelse mod fakta i Anlægsloven

I Anlægsloven er der i afsnit 4 beskrevet flere områder, hvor Egholmlinjen vil opfylde nogle delmål i forhold til FN's verdensmål. Disse fakta vil jeg gøre indsigelse mod. Først og fremmest er der lavet flere beregninger på, at en Egholmlinje ikke vil forbedre trafikken på E45, da meget af erhvervet i dag ligger øst for Aalborg fx Aalborg Havn, Universitetet og det nye Supersygehus.

Derudover vil en Egholmlinje netop have negativ effekt på verdensmålet om Sundhed og trivsel, da mere støj og luftforurening for flere borgere i Aalborg området modvirker sundhed og trivsel.

Det er vigtigt for mig, at folketingsmedlemmerne generelt tager beslutning om Anlægsloven på et oplyst grundlag og lader demokratiet tale. Og ikke på et uoplyst grundlag i forhold til fakta.

Jeg sætter min lid til at hele folketinget vil træffe en beslutning med den rette omtanke for klima, natur og fremtidens drikkevand. Og huske at fordi en beslutning er truffet én gang, er det ikke sikkert, at det er den rigtige beslutning. Og at den beslutning bør kunne laves om, hvis det er det rigtige både økonomisk og for miljøet.

Venlig hilsen

Lone Wolfsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Albert Stefansen (albert_stefansen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar ang. anlægningsloven af motorvej over Egholm
Sendt: 30-12-2023 14:29

Jeg vedsender hermed mit høringssvar angående anlægningsloven af motorvej over Egholm.

Det er et utal af problemer ved planer om et anlæg af en motorvej hen over Egholm.
Først og fremmest er placering af en motorvej vest om Aalborg upraktisk og ineffektiv, da langt det meste trafik på den nuværende motorvejsstrækning over E45 ikke bevæger sig mod vest med snarer øst.
Derfor virker det uden den planlagte hensigt at anlægge en motorvej i vest, når problemerne med trafiktrængsel sker i øst.

For det andet er der alle de miljømæssige konsekvenser ved anlæggelsen af en motorvej. Det er både dyrt for kommunen og staten, men den virkelige pris bliver for den hårdt trængte natur og Aalborgs beboers helbred, da det er kendt at der er asbestforurening ved kysten vest for Aalborg og at støjgener både fra det lange anlægsprojekt samt en færdig motorvej uden tvivl vil skade helbredet for de folk, som bor tæt ved.
For det unikke dyreliv på og omkring Egholm vil de miste deres frirum og naturlige ynglesteder. Dette gælder for eksempel for oddere, knortegæs og strandtudser. Med Danmarks ringe bevarelse af naturen og biodiversiteten vil anlæggelse af en motorvej over Egholm blot forværre dette i forvejen store problem.

For det tredje er der den økonomiske finansiering af motorvejen. Aalborg kommune har indvilliget i at betale en stor dele af på trods af at kommunen tydeligvis er hårdt ramt økonomisk. Dette finder jeg stærkt kritisabelt i og med at der som konsekvens bliver sparet på skoler og hjælp til ældre. Det kan ikke være rigtigt at kommunen skal bruge flere millioner i mange år på et så smalsynet et projekt som anlæg af en motorvej og Egholm.

Til slut vil jeg gerne bede jer om en beskæftigelse på, at mit høringssvar er modtaget og registreret.

Med venlig hilsen Albert Vejlin Stefansen
E-mail: albert_stefansen@hotmail.com

Til:
Fra: Peter Breum (breum1@outlook.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 30-12-2023 13:16

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunnellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdspladser. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er umuligt at forstå hvorfor, og hvorfor der ikke ønskes set på netop andre alternativer end en forældet og utidssvarende løsning, der bygger på beslutninger, der ligger over 11 år tilbage...?! Der er ingen fornuftige mennesker, der på hjemmefronten ville sætte gang i et initiativ eller byggeprojekt, der er så forældet - der er beviseligt kommet nyere, billigere og bedre løsninger, som man af totalt uforståelige årsager ikke ønsker at rette fokus mod - tanker om nepotisme, og det der er endnu værre dukker op i ens overvejelser om hvorfor ikke... en ikke ønskelig og sund tilstand i et land, der påberåber sig demokrati og frihed.

Fakta:
Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:
- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnellen på sigt, her vil stadig være kø om få år
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen
- Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning
- Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Linjeføringen er lige nu i høring, og alle kan sende høringssvar, se https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse eller få vejledning på facebooksiden for 'Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen'. Det vil jeg opfordre alle til. Jeg vil selv med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnellen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Kære politikere: vis mod! Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs. 28% ifølge meningsmåling). Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Venlig hilsen
Peter Breum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Lars Skov Henriksen (larsskov@socsci.aau.dk)
Fra: Lars Skov Henriksen (larsskov@socsci.aau.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 30-12-2023 12:42

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed gerne opfordre til, at man undersøger den alternative østlige linjeføring ved en udvidelse af den eksisterende tunnel under Limfjorden, inden der vedtages en anlægslov. Argumenterne herfor er dels de betydelige omkostninger, der er forbundet med den foreslåede vestlige linjeføring over Egholm. Det er dokumenteret, at den vestlige linjeføring er meget dyr i anlægsudgifter – både i sammenligning med andre motorvejsprojekter og i sammenligning med en østlig linjeføring. Desuden er det dokumenteret, at en vestlig linjeføring vil medføre betydelige støjgener. Samtidig er det tvivlsomt, hvor meget trafikken reelt vil aflastes af en vestlig linjeføring, fordi den væsentligste bymæssige udvikling foregår i den østlige del af Aalborg. Alene af disse grunde er det objektivt svært at forstå, hvorfor man politisk vælger en dyr og ineffektiv vestlig løsning frem for en billigere og mere effektiv østlig løsning.

Desuden er der et væsentligt naturtab forbundet med den foreslåede vestlige linjeføring, som der ikke vil være ved en udvidelse af den eksisterende østlige linje. Den foreslåede vestlige linjeføring gennem Østerådalen, hen over Egholm samt videre gennem Lindholm vil reelt omdanne og opdele beskyttede og sammenhængende naturområder til ødelæggende anlægs- og byggeprojekter over en meget lang årrække. I Danmark er sammenhængende naturområder ekstremt pressede. De få sammenhængende naturområder, der findes, er derfor ekstra værdifulde. I Aalborg findes faktisk sammenhængende naturområder vest for byen, der udgør både rekreativt og naturmæssigt værdifulde områder. Det er disse områder, som et nyt motorvejsprojekt vil skære midt over og ødelægge. Det gælder både Østerådalen, selve øen Egholm, men også de områder ved Drastrup Enge, der er udlagt til drikkevandsbeskyttelse, samt ikke mindst det nærliggende Natura 2000 område N15 ud mod Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, som ifølge den Supplerende miljøkonsekvensrapport fra Vejdirektoratet (november 2023) … ”kan blive påvirket væsentligt af projektet” (s. 30) - både i anlægsfasen og i driftsfasen.

I en tid, hvor klimaforandringer kalder på mere biodiversitet og naturbeskyttelse, forekommer det ikke fornuftigt at inddrage endnu mere af den i forvejen knappe natur til nye infrastrukturprojekter. Især ikke, når der findes bedre og billigere alternativer. Folketinget bør derfor afvise Transportministerens lovforslag.

Med venlig hilsen
Lars Skov Henriksen
Platanvej 14
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nomi S (nomislotorub@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 30-12-2023 09:18

Hej transportminister

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægger flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores byer.
Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Nomi

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Torben Knudsen (tk@es.aau.dk)
Titel: Indsigelse mod: udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Høringssvar)
Sendt: 30-12-2023 08:21
Bilag: HoeringsSvar.pdf;

Jeg sender hermed en vedhæftet pdf fil med mine indsigelser mod: udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Høringssvar).

Jeg ser frem til at få svar herpå.

Jeg vil iøvrigt gerne anmode om en kvittering for modtagelse af denne email.

Associate Prof. Ph.D Torben Knudsen Mobile : (+45) 2787 9826
Section of Automation and Control,
Department of Electronic Systems, Email : tk@es.aau.dk
Aalborg University Web : es.aau.dk/staff/tk
Fredrik Bajersvej 7
DK-9220 Aalborg Ø
Denmark

-- AKT 311289 -- BILAG 803 -- [HoeringsSvar] --

Høringssvar ang. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Torben Knudsen

December 30, 2023

Indledning

Jeg bor i landsbyen Hvorupgård et par km fra E39. Afhængig af vindforholdene støjer den så meget, så det forringer vores livskvalitet. Det er den oprindelige årsag til, at jeg er engageret i placeringen af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Min motivering for nedenstående modstand mod en Egholms forbindelse er dog overordnet begrundet i hensyn til: globalt klima, lokalt miljø og natur, effektiv transport, dansk økonomi, støjgener i Aalborg kommune, drikkevand i Aalborg mm. Mine protester mod lovforslaget følger herunder.

Sammenfattende foreslår jeg, at der laves en ny VVM redegørelse, hvor Østlige alternative linieføringer er medtaget således at der kan laves en sammenligning af de forskellige linie føringer. Det er vigtigt at dette laves udfra Aalborg idag og med de nyeste trafikmodeller mm. På denne baggrund bør der så laves et nyt lovforslag. Den sidste VVM redegørelse med mere end Egholm linie føringen er fra 2011 hvilket er 12 år siden og derfor er forældet.

Fravigelse af anden lovgivning (Kapitel 3 mm.)

Det ser ud til at der er en del anden lovgivning der skal sættes ud af kraft ifm. Egholm motorvejen. Ikke mindst ifm. de dispentiationer der er nødvendige ift. odderbestanden.

Jeg mener det bedste er at alle nye love respekterer de eksisterende love. Iøvrigt forstår jeg slet ikke at nogen love kan sætte andre ud af kraft. F. eks. nytter en stram miljølov ikke meget hvis den bare kan sættes ud af kraft. Man skulle tro det var grundlovsstridigt.

Det virker også udemokratisk og betænkeligt at der er forhold hvorom det gælder at de "kan ikke påklages til anden administrativ myndighed" ($6).

Asbest

Bemærkning 9.4.2 s 54 "I forbindelse med detailprojekteringen og forud for anlægsarbejdet vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af eksempelvis bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.˙

fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse."

Undersøgelser af spredning af miljøskadelige stoffer som asbestfibre skal vel gøres færdig i VVM undersøgelsen! Det er vel formålet med VVM undersøgelsen? Det skal jo ikke håndteres i anlægsfasen.

Bemærkning 9.19 s 98 "Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet." Ikke destro mindre er der i det seneste år fundet en del asbest på stranden omkring Egholm linien. Aalborg kommune har også opryddet et område med asbestplade rester.

Økonomi

Egholmforbindelsen har den ringeste økonomi blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Som det fremgår af "3. Limfjordsforbindelse Samfundsøkonomiske beregninger side 3" er en negativ samfundsøkonomisk NNV sandsynlig selvom den nominelle værdi er på beskedne 624Mkr.

For lægmand virker det da også umiddelbart, at en østlig løsning med en ekstra tunnel vil være en langt billigere løsning. Den har tunnellen til fælles med Egholmlinien, men Egholmlinien har så en ekstra lavbro plus 20 kilometer motorvej og en jernbane overføring ekstra, hvilket giver anledning til, at den bliver ca 2 Mia kr. dyrere. Der bør laves en ny VVM redegørelse med en økonomisk sammenligning af Egholmlinien og østlige alternativer. Danmark kan bruge 2 Mia bedre end at investere dem i en dårlig motorvej.

Trafik

Ifm. trafik er der også noget nemt forståeligt for meningmand. Hovedproblemet ifm. limfjordskrydsning er, at de nuværende to tunnelrør giver kø i myldretiden. Den nyeste VVM redegørelse har beregnet Egholmløsningens aflastning af den nuværende tunnel til 24%. Et ekstra tunnelrør, med 3 baner som de nuværende, vil betyde, at de to nuværende skal klare 2/3 af trafikken og således bliver aflastet med 1/3 eller 33%. Hvis dette ene rør kan "vendes" i myldretiden, betyder det, at kapasiteten i den retning går fra 1 til 2 rør således, at det nuværende rør aflastes med 50%. Egholmløsningens 24% aflastning kan således gøres en halv til en hel gang større vha. et ekstra rør.

Sidste VVM med alternative linieføringer er fra 2011 dvs. 12 år gammel. Aalborg har gennemgået en rivende udvikling i de 12 år. Langt det meste af udviklingen er sket i Aalborg øst. Der er bygget rigtig mange nye boliger. Aalborg universitet har udbygget betragteligt. Industrien har ekspanderet bla. ifm. produktion af vindmøllevinger og fundamenter. De store kontorarbejdspladser som Regionen, Danmarks radio og NOVI er også vokset. Det sidste nye er supersygehuset. Derfor er det nødvendigt at opdatere trafikanalyserne med den nyeste udvikling og få sammenlignet Egholm med mulige østløsninger. Disse bør inkludere den sidst nye udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus fra AAU (`http://www.en-3-limfjordsforbindelse.dk/`).

Støj

Egholmløsningen vil give meget ny støj på de 20 kilometer, hvor der ikke før var vej. Dette problem bliver forværret af, at den skal ligge højt i områder med relativ høj "vandstand". Herudover skal den føres over banen ved Hvorup og køre på en lavbro mellem Lindholm og Egholm. En tunnelløsning i øst vil medføre mere støj, hvor der i forvejen er meget. Noget af besparelserne ved østløsningen kan evt. bruges til støjbekæmpelse på den eksisterende motorvej.

$ 10 inkluderer tilskud til støjisolering af boliger. Det må vel betyde at myndighederne ved at nogle eksisterende boliger bliver støjramt ud over det lovlige/sundhedsskadelige. Det vil være meget bedre at fokusere støjisolering på en østlig løsning istedet for at vælge en ny forbindelse i Vest og udsætte en hel masse nye boliger for støj og så tilbyde dem økonomisk hjælp til støj isolering.

Bemærkning 3.1.4 "Anlægsprojektet omfatter ca. 5,3 km nye støjskærme, som placeres langs E45." Det virker helt forkert at inkludere støjreduktion af andre veje end den forbindelse (Egholm linien) lovforslaget handler om! Reduktion af støj langs andre veje hjælper jo ikke de beboere der bor langs den planlagte Egholm linie! Hvor langt kan denne metode bruges? Kan man inkludere støjreduktion i Silkeborg eller København?

Drikkevand

Egholmlinieføringen passerer over to vigtige drikkevands indvindingsområder i hhv. Lindholm og Drastrup. Dette taler også stærkt mod denne løsning.

Bemærkning 3.1.9 s 22 "Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort." Myndighederne er åbenbart klar over problemet men loven foreslår afværgeforanstaltninger. Drikke vandsforsyning i Aalborg kommune er så vigtig at man bør undlade denne forbindelse istedet for at satse på afværgeforanstaltninger.

Natur og fritid

Egholmlinieføringen passerer gennem vigtige naturområder især over Egholm, hvor der er vigtige arter, der er beskyttede. Rekreative aktiviteter går det også stærkt ud over. På de 20 km er der en del landområder, der bliver forringet. De bynære områder, der bliver meget benyttet, er området fra Lindholm strandpark vest på mod Aalborg lufthavn, Egholm, Aalborg fjordpark, Aalborg Marina og området vest herfor. De negative indvirkninger på natur og rekreative muligheder kan undgås med en østlig løsning.

VVM redegørelse

Fortalerne for Egholmløsningen argumenterer for, at alternative løsninger er behandlet og Egholm linien er politisk besluttet ifm. infrastrukturaftalen. Det er korrekt, men den sidste VVM med alternativer til Egholm linien er fra 2011 dvs 12 år gammel. Endvidere har Aalborg kommune

medfinansieret en eller flere af de seneste VVM redegørelse vist med et ønske om udelukkende at medtage Egholm forbindelsen. Dette er ikke betryggende. Der bør laves en up to date VVM med flere af de velbeskrevne alternativer til Egholmløsningen. Det er iøvrigt meget udemokratisk, at infrastrukturforliget med Egholmløsningen blev indgået, før de mere end 7000 VVM indsigelser var behandlet. Lige så udemokratisk er det, at der ikke er en uvildig ankeinstans, der kan behandle klager over VVM redegørelser i statslige anliggender. Det er der jo i kommunale anliggender. At lovforslaget så vil fjerne yderligere klageadgang, gør jo kun ondt værre. Det er således helt nødvendigt med en ny VVM redegørelse med mindst et østligt alternativ til Egholmløsningen og meget gerne med en mere demokratisk process.

Afslutning

Jeg håber meget, at de politikere, der læser dette, gør det grundigt og seriøst vurderer, om de vil stemme for denne lov, eller om ikke det er bedre for Danmark, at der bliver tilvejebragt et bedre beslutningsgrundlag.

Jeg står naturligvis til rådighed for spørgsmål og diskussion.

Med Venlig Hilsen

Torben Knudsen

Hvorupgårdvej 16 B, 9400 Nørresundby

email: tk@es.aau.dk tlf: 27879826

-- AKT 311289 -- BILAG 804 -- [Lad vær] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Oliver Lund Lorentzen (oliver.lund.lorentzen@gmail.com)
Titel: Lad vær
Sendt: 30-12-2023 06:58

Kære dig som oprigtigt overvejer at banke en stor fed motorvej op over Egholm. Lad vær.

Jeg undrer mig over, hvad du får ud af det. Medhør hos vigtige mennesker? Flere lommepenge? Bedre søvn om natten? En ny ministerbil? Eller måske bare opfyldelsen af et inderligt ønske om at gøre verden til et dårligere sted? Ja, det må du jo svare på. Hvem du så end er. Jeg er egentlig ligeglad. Der kommer nok en ny transportminister efter dig. Forhåbentlig en med mere empati og almen dannelse.

Men jeg kan fortælle dig én ting. Jeg har boet tre år i Aalborg af studie relevante årsager, og jeg er sørme ikke imponeret. Få gode naturoplevelser byder den "kultur" by på. Men én af disse er dog Egholm. Samt en udemærket gåtur mod verdens ende, som lige nu byder på en dejlig udsigt mod øen. Det er ikke fordi jeg ligefrem anbefaler folk at flytte til Aalborg. Men derfor er der da Ingen grund til at gøre den værre end den er. Så lad venligst vær med det. Jeg kunne også nævne nogle af de utallige klimaproblemer og biodiversitets katastrofer, det ville medføre, men dem har du jo nok allerede godt kendskab til.

Venligst hilsen, Oliver.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 30-12-2023 00:32
Bilag: Jeg er ikke imod en Limfjordsforbindelse[1798].docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Jeg er ikke imod en Limfjordsforbindelse….

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Jeg er ikke modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, men i særdeleshed imod en vestlig forbindelse over øen Egholm. Det er jeg fordi:

1. Der findes **bedre og billigere alternativer**, f.eks. ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, f.eks. i form af et ekstra rør (reversibel). Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt. Projektet over Egholm frarådes af de landskendte professorer i transportøkonomi Mogens Fosgerau og Otto Anker Nielsen.

2. Truede dyrearter, der er mange truede dyrearter i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes at det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning. Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen! Det er uanstændigt – og jeg kan få den tanke, at man ønsker ikke at modtage særlig mange høringssvar og få borgernes mening om et projekt, I med alle midler har bestemt skal komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne.

4. Støjgener. Aalborg bliver kapslet ind imellem 2 motorveje med et støjhelvede til følge for alle borgere i Aalborg. Omkring 26.000 nye borgere omkring Hasseris Enge, hvor der før var stilhed, bliver berørt af støjen fra motorvejen. Dette bliver en rutchebane af en motorvej. Vejen kommer højt over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, dernæst ned i en tunnel, så op på en lavbro over Egholm/Verdens Ende, så igen op over viadukten ved lufthavnen i Lindholm/Nørresundby og igen ved Hvorup. Det er ikke særligt tydeligt oplyst, heller ikke at motorvejen kommer til at gå 200m fra bebyggelsen i Hasseris Enge, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt dyre grunde og huse med løfte om frit udsyn. Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne, der bor der), vil blive voldsomt udsat for skadelig motorvejsstøj.
Aalborg er i dag den mest støjbelastede by i Danmark, hvor flest boliger oplever vejstøj, der er over EU's tilladte grænseværdier. Anlægget projekteres efter en støjgrænse på max 58 dB i de tilstødende boligområder. Det er 5 dB over den grænse på 53 dB, som WHO anbefaler. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel, Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig**.**
Alligevel nægter transportministeren at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.
Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.

5. Asbest Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det kunne lade sig gøre?? Kommunens egen oplysninger, dem fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Der er vidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. De havde nøgle til området, og læssede bare af. Kommunen havde pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Man må jo tro vi er dumme, hvis man regner med at Aalborgs befolkning tror på sådan noget sludder. Det er almen viden her i byen, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. Tænketanken GeoHav har klar dokumentation til forekomsterne - igen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

6. Drikkevandet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD der er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Det er at spille hasard med vores drikkevand.

7. Selve linjeføringen er uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 23%. Er den overhovedet rentabel ?? Hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig. Sker der uheld i tunnelen, skal man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem Nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der ikke noget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til City Syd, eller fra Hirtshalsfærgerne. Det drejer sig faktisk kun om mellem 7-10 min. længere på e45. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? Det er det glade vanvid. Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan? Væksten vil gå gennem naturområderne, som ikke giver mening, da det er vigtigt med grønne og rekreative områder. Og netop naturværdier har Nordjylland rigtig meget af.
Væksten foregår mod øst. Der er ikke planlagt udvidelser mod vest, da området vest for Aalborg egner sig ikke til yderligere byudvikling pga. vandindvinding og lavt terræn.

7. Finansieringen virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer i gang. Og med den lille aflastning af E45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.
En investering i en sådan motorvej er i strid med målene om grøn omstilling og bør revurderes. Jeg opfordrer derfor til at politikerne tager disse bekymring alvorligt og revurderer den foreslåede vestlige Limfjordsforbindelse.

8. Miljø Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens Ende (hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt? Og tale Egholm og omegn op, som det fantastiske område det er, så det bliver endnu mere attraktivt. Tænk at have en perle så tæt ved storbyen, kun 5 minutter med færgen. Folk valfarter til Egholm og bliver hvert år besøgt af omkring 120.000 personer.
I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i Danmark, men her i den vestlige del og på Egholm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter. Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Flere henholder sig til, at det ikke bliver så slemt, hvis det er elbiler, der kører på den - men jo. Dækstøjen er den samme, når man kommer over 40 km/t. Desuden kommer elbilers strøm fra fossile brændstoffer, ligesom deres litium batterier er særdeles forurenende at producere, og komme af med igen.
Drop den motorvej!!

Med venlig hilsen

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ida Kryger (idakryger@hotmail.com)
Fra: Marie Vibe Vibe (narniamarie@live.dk)
Titel: Indsigelse mod den 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 29-12-2023 23:38



Her er et billede af fugleflokke over den lille ø Egholm.

På kun 6 km2.

En totalt unødvendig motorvej; over en lille naturperle, der er ansøgt om fredning for, er ren betonpopulisme. Ødelæggende.

Hvorfor?

I 2023 har vi flere gange overskredet Parismålet. Nyeste opdatering på gennemsnitstemperaturen var 1.69 grader.

"Hvert ton tæller" udtaler klimaprofessor Sebastian Mernild, igen og igen.

Vi har i Danmark kun, - om man fraregner golfbaner og andet talfuskeri, max 1 procent reel vild natur. Det er Europæisk bundrekord. Af den grund alene - burde projektet aldrig være overvejet.

Egholms langvarige status som isoleret ø har haft stor betydning for dyrelivet på øen. Af de mere spændende arter man kan finde på øen er f.eks. sløruglen, mosehornuglen og den rødlistede strandtudse.

De lavvandede områder omkring øen er meget værdifulde som spisekammer for en række vandfugle f.eks. den sjældne og truede lysbugede knortegås, og i farvandet ud for Egholm kan man bl.a. se den spættede sæl.

Egholm har flere sjældne og truede plantearter. Den rødlistede langstilket filtrose vokser for eksempel her. På strandengene kan man finde de sjældne planter engklaseskærm, tangurt og flere.

Hvad er forbindelsen estimeret til at udlede?

Beregningerne her, har jeg vedhæftet i en fil, der allerede var regeringen bekendt i 2021. En meget valid baggrund udarbejdet af Anders V, Ålborg.

Trods denne og utallige andre indsigelser, samt at de danske udledninger er STEGET i den mellemliggende periode og 2023 blev et rekordår for manglende klimahandling, såvel som udledninger og temperaturstigninger, - insisterer regeringen trods dette, DIREKTE mod sit eget regeringsgrundlag, på fortsat fossil ødelæggelse.

Dette samtidig med Dan Jørgensens såkaldte "kamp " på Cop 28 for at få et slutmål for brug af olie og gas. Det viser kun at Danmark går forrest internationalt med en absurd grad af grønvaskning ift. eget ansvar.

"Anlæg af Egholmmotorvejen vil jfr. forslaget til at anlægslov side 41 bevirke et udslip på

272.000 ton CO2. Flyrejser udleder 223 g CO2 pr. km. pr. person. Dvs. at udslippet svarer til

272.000.000 / 0,223 / 40.000 = 30.493 flyrejser jorden rundt. Medregnes CO2 ved vedligehold i

driftsperioden, er tallet 282.800 tons. Lektor Jørgen Løkke, der er ekspert i CO2 udledning på

Det danske center for Miljøvurdering, AAU, mener, at udledningen snarere er omkring 500.000

tons, hvilket svarer til 56.054 flyrejser jorden

rundt" https://www.ft.dk/samling/20211/almdel/tru/bilag/172/2528393.pdf

Der er altså udelukkende grunde til IKKE at anlægge nogen motorvej her.

Man burde satse pengene på en udbygning af den kollektive trafik, - hvilket ikke gøres.

Men Naturdestruktion har man råd til?

Det er altså stik imod både sund fornuft, valide fakta, naturens behov samt egne klimamål at ødelægge Egholm - og området omkring Egholm, - med en motorvej.

Al erfaring viser at hver gang veje udbygges; stiger også privatbilismen.
Klimaet og naturen er i en alarmtilstand At der overhovedet tænkes over destruktive cement og betonbaserede projekter i vor tid, er ...

en bevidst fornægtelse af det Politiske ansvar for;

Status qvo. Der er - livsfarlig for al fremtid og alt liv på Jorden. OG! På Egholm.

Marie Vibe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Daniel Nielsen (daniel@muckup.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 21:11

Kære hr. Transportminister

Jeg modsætter mig kraftigt etableringen af en motorvej i Egholmlinjen af flere årsager som jeg uddyber i det følgende.

En af mine bekymringer drejer sig om den ødelæggende påvirkning, projektet vil have på adskillige bynære rekreative områder. Disse områder, som mange mennesker bruger til gå-, løbe- og cykelture, kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP, udgør en essentiel del af vores lokalsamfunds livsstil og velvære. Med adskillige klubber og en mangfoldighed af uorganiserede brugere, vil en motorvej betyde en markant forringelse af den ro og genopladning, som disse områder i dag tilbyder. Vi må værne om disse værdifulde bynære rekreative områder, og derfor bør andre alternativer overvejes for at undgå negativ påvirkning.

Min modstand mod en motorvej i Egholmlinjen bunder blandt andet i bekymringen for støjforureningen, som vil påvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg samt Nørresundby. Aalborg er allerede udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by, og det er uacceptabelt, at de få tilbageværende støjfrie områder nu også skal ofres. Det er afgørende, at et nyt motorvejsprojekt følger WHO's anbefalinger om at holde støjniveauer under 53 dB for at sikre beboernes helbred og velbefindende. Desuden bør den nyeste viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har fremlagt, inddrages i beslutningsprocessen, og alternativer såsom en forbedring og overdækning af E45 bør overvejes som en mere bæredygtig løsning.

Jeg opponerer imod en motorvej i Egholmlinjen, på grund af den utilstrækkelige aflastning af eksisterende forbindelser. Med kun 24% aflastning af den østlige linjeføring og en marginal 9% aflastning af midtbyen, er projektet ikke blot dyrt, men heller ikke langtidsholdbart. Det virker ulogisk at investere i en ny vestforbindelse, når de største arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byen. En udvidelse af E45 med et ekstra rør bør overvejes som en mere omkostningseffektiv og bæredygtig løsning, der bedre imødekommer byens trafikale behov.

Min modstand mod motorvejen i Egholmlinjen stammer delvist fra erkendelsen af, at nye motorveje ikke er i overensstemmelse med tidens fokus på klima og reduktion af CO2-udledning. Byggeprocessen alene vil udlede store mængder CO2, og den forventede øgede trafik vil bidrage yderligere til klimabelastningen. Med Danmarks mål om at reducere CO2-udledningen med 70% inden 2030, bør alle nye motorvejsprojekter vurderes kritisk, og alternative bæredygtige løsninger bør prioriteres.

Med venlig hilsen

Daniel Nielsen
Lundbyesgade 15
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 19:19
Bilag: Protest.docx;

Til Transportministeren Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelser vedr. ovennævnte.

Protest

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Jeg protesterer mod den 3. limfjordsforbindelse over Egholm. En forbindelse, der samfundsmæssigt er for dyr og fejlplaceret. Få nu lavet ordentlige beregninger på ekstra tunnelrør, så man ikke lukker Aalborg inde mellem to motorveje. Jeg protesterer imod politisk ligegyldighed og argumentresistente politikere i dette forløb. Jeg protesterer imod, at man bevidst vælger ikke at lytte til eksperter i hele denne sag - dem, der har forstand på økonomi og trafik. Jeg protesterer imod, at man bevidst omgås EU's habitatdirektivs bilag 4, og vil jage fredede dyr væk med latterlige metoder uden bevislig effekt. Man tager bevidst ikke hensyn til dyreliv, miljø og de mange mennesker og boliger, der bliver berørt af dette fejlprojekt.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 18:59
Bilag: Protest.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen.

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Protest

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

-- AKT 311289 -- BILAG 812 -- [Protest] --

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Jeg protesterer mod den 3. limfjordsforbindelse over Egholm. En forbindelse, der samfundsmæssigt er for dyr og fejlplaceret. Få nu lavet ordentlige beregninger på ekstra tunnelrør, så man ikke lukker Aalborg inde mellem to motorveje. Jeg protesterer imod politisk ligegyldighed og argumentresistente politikere i dette forløb. Jeg protesterer imod, at man bevidst vælger ikke at lytte til eksperter i hele denne sag - dem, der har forstand på økonomi og trafik. Jeg protesterer imod, at man bevidst omgås EU's habitatdirektivs bilag 4, og vil jage fredede dyr væk med latterlige metoder uden bevislig effekt. Man tager bevidst ikke hensyn til dyreliv, miljø og de mange mennesker og boliger, der bliver berørt af dette fejlprojekt.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ida Kryger (idakryger@hotmail.com)
Titel: Indsigelse: Egholmmotorvejen er klima- og naturskadelig
Sendt: 29-12-2023 18:58

Indsigelse: Egholmmotorvejen er klima- og naturskadelig

Dette er en indsigelse mod en 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm. Forslaget og beslutningen om denne ekstra motorvej gennem natur og bebyggelse er forældet og uden at alle de væsentlige konsekvenser er fuldt ud medregnet:

1. Klimaet kræver, at vi pauser de værste CO2-udledende projekter her i Danmark nu - vi har tilsluttet os Parisaftalen og 1,5 grads-målet, det skal vi forsøge at leve op til.
2. Biodiversiteten og EU-krav herom tilsidesættes ved endnu en vej, der både ødelægger dyrebar natur og skaber barrierer for dyrelivets udbredelse og færden.
3. Menneskelig trivsel og sundhed sættes på spil ved mere støj, røg og møg i en tid, hvor vi har brug for mere ro, mere natur og meget mere hensyn til drikkevand og den jord vi lever af.

Vi har i 2023 set konsekvenserne af vores lemfældige omgang med natur, miljø og atmosfære - det er tid til handling, tid til at bremse op for unødvendig ødelæggelse. Også selvom vi så må give afkald.

Med venlig hilsen
Ida Kryger, Biolog, medlem af Klimabevægelsens bestyrelse og opvokset i Vendsyssel. mail: idakryger@hotmail.dk, tlf: 60684049

Sent from Outlook

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Malthe Vinther (malthevinthermail@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. d. 3. Limfjordsforbindelsen
Sendt: 29-12-2023 18:10

Kære Transportministerium,

Jeg vil gøre mit høringssvar kort. I flere år har Egholm motorvejen for mig stået som en meningsløs idé, der skaber langt flere problemer end den løser, og jeg forstår ikke hvorfor den absolut skal opføres. At det ikke er for fællesskabets og den almene befolknings skyld har i lang tid fremkommet ganske tydeligt, så man undres kraftigt over hvorfor den så alligevel skal gennemføres. Især når langt mere fornuftige og billigere alternativer nemt kan findes.

En motorvej over Egholm kommer til at skabe følgende problemer:
- Ødelægge mange muligheder for rekreativ aktivitet for tusindvis af mennesker
- Skabe støjforurening i stort set hele det vestlige Aalborg, Nørresundby og i mindre byer syd for, og vil derfor gøre området langt mindre attraktivt at bo i og resultere i massiv fraflytning.
- Den aflaster ikke trafikken nok til at retfærdiggøre sin eksistens. Der er grundlæggende set ikke behov for den.
- Fredede dyrs habitater vil ødelægges
- Den står i skarp kontrast til tidens stigende klimavenlige mentalitet
- Risikoen for uheld der kunne skade Aalborgs drikkevand øges
- Jeg får en yderst dårlig smag i munden af at fællesskabets skattepenge, deriblandt mine egne, skal bruges på noget som fællesskabet ikke ønsker. Hvis den bliver opført og støjen kommer til at påvirke mit velvære i min lejlighed og dagligdag i Vestbyen, er det meget sandsynligt at Aalborg mister en borger.

Alt dette ofres for en minimal trafikaflastning for både den østlige linjeføring og midtbyen. Er det virkelig det værd? Jeg har tilbragt mange timer på E45 og gennem den østlige tunnel, og det er sjældent at trængslen har skabt mærkbare problemer, så hvorfor gå så voldsomt til værks?

Jeg opfordrer på det kraftigste, at Egholm-forbindelsen genovervejes og der tages langt mere højde for fællesskabets ønsker og behov.

Bekræft venligst at I har modtaget og set dette høringssvar.

Mvh
Malthe Vinther Lilholt Kristensen
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: pernille holm (persillehc@gmail.com)
Titel: Nej tak til egholmmotorvejen
Sendt: 29-12-2023 17:33

Nej tak til Egholmmotorvejen

Akut klimahjælp søges! Alle mand på dæk!
Der findes IKKE grønne motorveje!
Negative konsekvenser:
🌍Klimaet Vi står midt i klima- og biodiversitetskrise, tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm.
🌍Naturen (der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen).
🌍Drikkevandet bliver påvirket negativt.
🌍Fysisk sundhed (4000 dødsfald årlig pga luftforurening, der med ny forskning viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik). Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder.
🌍Mental sundhed (støjscener, mangel på bynær natur, som vi ved er stressreducerende).
🌍Økonomiske beregninger viser dertil at det er billigere at lave et ekstra tunnelrør ved den eksisterende forbindelse øst for Aalborg, og derved kan man undgå at ødelægge natur og habitater, og undgå at indramme Aalborg i motorveje, med alle de skadelige konsekvenser det har. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Mvh pernille overgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders kurt (roedsgaard1@hotmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 29-12-2023 17:16

Hej Transportministeren

Jeg har nogle indsigelser mod planen om en tredje Limfjordforbindes.

Jeg skammer mig over at være født i et land hvor man slår sig på at være en af de grønneste nationer, men samtidig planlægger anlæg der skal fremme privatbilismen. Hvad der så gør det fulstendigt uforståeligt at man vil gøre det på et så svagt samfundsøkonomiske grundlag, ødelægge områder for rødlistede arter som odder og hasselmus, true en tredjedel af Aalborgs drikkevandet forsyningen, udsætte boger for sundhedsskadelig støj.

Det er nu over 50 år siden at man først snakkede om at lave denne tredje Limfjordforbindes men den er stadig ikke vedtaget, siger det ikke lidt om hvor dårlig en ide det er? Over halvdelen af Aalborgs beboere mener det er en dårlig ide, der blev indsendt over 7000 negativt stemte høringssvar under sidste høringsrunde. Det er mig uforståeligt hvordan et politisk prestigeprojekt kan overskygge den generelle holdning i befolkningen, hvor er demokratiet enlig i det?

De nu 9 mia. kr der ser ud til at den eventuelle motorvej ville koste, skulle i stedet bruges på offentlig transport og omlægning af opdyrket jord til vild natur hvor vi stadig mangler meget for at opnå de 30% natur i 2030.

Mange fortvivlede hilsen
Anders

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Oppelstrup (anneoppel@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmforbindelsen.
Sendt: 29-12-2023 15:40

Jeg bor i Mølholm, og kan hver dag se hvor meget trafikalt pres der er på alle både større og mindre veje i området. Ved at etablere en motorvej vil der uden tvivl komme endnu mere trafik, i et område hvor mennesker skal leve og bo.

Jeg har meget svært ved at forstå hvorfor transport kommer før menneskers trivsel, slet ikke i en tid hvor vores verden som vi kender den er i forandring, ikke mindst pga. klimaforandringer.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Den motorvej bør ikke bygges.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Jølck (pj@ambitious.dk)
Titel: indsigelse
Sendt: 29-12-2023 15:02

Indsigelse mod en motorvej over Egholm Støj Jeg er imod en motorvej over Egholm af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. Trafik En anden grund er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder. Økonomi Jeg er også imod en motorvej vest om Aalborg af økonomiske grunde. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder

Venlig Hilsen

Tine og Peter Jølck

Constancevej 7
DK – 9000 Aalborg
Mobil : +45 2527 0436 / 25270100

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Kornum (bentekornum23@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:55

Jeg er meget imod og bekymret for en motorvej vest om Aalborg.
Det er uhørt, at der ifm så stor en investering ikke er undersøgt alternativer i VVM redegørelsen. Der burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra tunnelrør, hvor kørselsretningen kan vendes.
Det bekymrer mig også, at høringen af VVM redegørelsen og anlægsloven sker på samme tid. Jeg mener ikke man kan vedtage anlægsloven før miljøkonsekvensvurderingen er godkendt.

En motorvej i Egholmlinjen får voldsomme konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.
Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise og vi må ikke:
- ødelægge vores tilbageværende natur og levesteder for dyr og fugle.
- ødelægge vores sparsomme rene drikkevand.
- støjforurene mere i vores i forvejen støjbelastet by.
- åbne op for mulige asbest ulykker.

Af hensyn til vores børn og kommende generationer skal vi værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Jeg ønsker, at vores politikere tager mere ansvar for vores fremtid og udviser mod til ikke at stemme for anlægsloven

Med venlig hilsen
Bente Kornum
Julius Posselts Vej 1 D. 3.7
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 14:50
Bilag: Jeg er ikke imod en Limfjordsforbindelse.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Jeg er ikke imod en Limfjordsforbindelse.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Jeg er ikke modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, men i særdeleshed imod en vestlig forbindelse over øen Egholm. Det er jeg fordi:

1. Der findes **bedre og billigere alternativer**, f.eks. ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, f.eks. i form af et ekstra rør (reversibel). Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt. Projektet over Egholm frarådes af de landskendte professorer i transportøkonomi Mogens Fosgerau og Otto Anker Nielsen.

2. Truede dyrearter, der er mange truede dyrearter i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes at det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning. Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen! Det er uanstændigt – og jeg kan få den tanke, at man ønsker ikke at modtage særlig mange høringssvar og få borgernes mening om et projekt, I med alle midler har bestemt skal komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne.

4. Støjgener. Aalborg bliver kapslet ind imellem 2 motorveje med et støjhelvede til følge for alle borgere i Aalborg. Omkring 26.000 nye borgere omkring Hasseris Enge, hvor der før var stilhed, bliver berørt af støjen fra motorvejen. Dette bliver en rutchebane af en motorvej. Vejen kommer højt over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, dernæst ned i en tunnel, så op på en lavbro over Egholm/Verdens Ende, så igen op over viadukten ved lufthavnen i Lindholm/Nørresundby og igen ved Hvorup. Det er ikke særligt tydeligt oplyst, heller ikke at motorvejen kommer til at gå 200m fra bebyggelsen i Hasseris Enge, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt dyre grunde og huse med løfte om frit udsyn. Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne, der bor der), vil blive voldsomt udsat for skadelig motorvejsstøj.
Aalborg er i dag den mest støjbelastede by i Danmark, hvor flest boliger oplever vejstøj, der er over EU's tilladte grænseværdier. Anlægget projekteres efter en støjgrænse på max 58 dB i de tilstødende boligområder. Det er 5 dB over den grænse på 53 dB, som WHO anbefaler. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel, Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig**.**
Alligevel nægter transportministeren at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.
Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.

5. Asbest Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det kunne lade sig gøre?? Kommunens egen oplysninger, dem fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Der er vidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. De havde nøgle til området, og læssede bare af. Kommunen havde pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Man må jo tro vi er dumme, hvis man regner med at Aalborgs befolkning tror på sådan noget sludder. Det er almen viden her i byen, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. Tænketanken GeoHav har klar dokumentation til forekomsterne - igen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

6. Drikkevandet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD der er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Det er at spille hasard med vores drikkevand.

7. Selve linjeføringen er uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 23%. Er den overhovedet rentabel ?? Hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig. Sker der uheld i tunnelen, skal man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem Nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der ikke noget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til City Syd, eller fra Hirtshalsfærgerne. Det drejer sig faktisk kun om mellem 7-10 min. længere på e45. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? Det er det glade vanvid. Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan? Væksten vil gå gennem naturområderne, som ikke giver mening, da det er vigtigt med grønne og rekreative områder. Og netop naturværdier har Nordjylland rigtig meget af.
Væksten foregår mod øst. Der er ikke planlagt udvidelser mod vest, da området vest for Aalborg egner sig ikke til yderligere byudvikling pga. vandindvinding og lavt terræn.

7. Finansieringen virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer i gang. Og med den lille aflastning af E45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.
En investering i en sådan motorvej er i strid med målene om grøn omstilling og bør revurderes. Jeg opfordrer derfor til at politikerne tager disse bekymring alvorligt og revurderer den foreslåede vestlige Limfjordsforbindelse.

8. Miljø Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens Ende (hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt? Og tale Egholm og omegn op, som det fantastiske område det er, så det bliver endnu mere attraktivt. Tænk at have en perle så tæt ved storbyen, kun 5 minutter med færgen. Folk valfarter til Egholm og bliver hvert år besøgt af omkring 120.000 personer.
I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i Danmark, men her i den vestlige del og på Egholm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter. Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Flere henholder sig til, at det ikke bliver så slemt, hvis det er elbiler, der kører på den - men jo. Dækstøjen er den samme, når man kommer over 40 km/t. Desuden kommer elbilers strøm fra fossile brændstoffer, ligesom deres litium batterier er særdeles forurenende at producere, og komme af med igen.
Drop den motorvej!!

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 12:25
Bilag: Bevar Egholm som ø.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Bevar Egholm som ø.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Bevar Egholm som ø.
Stop Egholm motorvejen. På enjoynordjylland.dk ligger der en skrivelse, som siger det hele: Hvorfor i himlens navn ødelægge så skøn en plet med en motorvej, når der findes andre og bedre muligheder for fjordkrydsning i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen.
Kun 5 minutters færgeoverfart fra Aalborgs travlhed ligger ø-perlen Egholm midt i Limfjorden, med kig til fastlandet på begge sider. Dette naturparadis byder på ægte ø-idyl og inviterer til et væld af oplevelser i den friske luft, samt muligheder for bespisning og overnatning. Med andre ord er Egholm det helt perfekte sted til familieudflugter, det aktive friluftsliv, fejring af store begivenheder og meget mere. Naturoplevelser i særklasse Gennem tiden har landskabet på Egholm udviklet sig og i dag udgøres det både af dyrket jord og vild natur, som smelter naturligt sammen i en synergi, der er med til at gøre øen helt speciel. Den vilde natur, der præger ø-billedet, danner grobund for et fantastisk, unikt og rigt dyre-og planteliv, både på landjorden og under vandet. Her kan nævnes sjældne fugle, truede planter, den totalfredet strandtudse, masser af forskelligartede krebsdyr og råvildt. Kribler og krabler det for at opleve vilde dyr og planter i naturen, er Egholm stedet. Vandreture og aktiviteter på Egholm er tæt på at være en bil- og cykelfri ø. For på øen findes der nemlig kun én enkel trafikåre, fra færgelejet til Egholm By, og øen indbyder derfor til, at du lader cyklen og bilen stå på fastlandet, hopper i vandrestøvlerne og går rundt på opdagelse. Dette kan du gøre på øens fire vandreruter, der leder dig ud på et ø-eventyr, hvor du kan nyde naturen og de vilde dyr helt uforstyrret.
Foruden vandreture er øen også det oplagte sted, når det kommer til naturaktiviteter. Her kan du fange efter krabber nede ved vandkanten, hoppe i det friske vand og få dig en dukkert, tage kikkerten frem og studere øens mange fuglearter og meget mere. Derudover er der også mange hyggelige spots, der indbyder til en god, gammeldags picnic.
Pil Tusindtunge. Besøger du Egholm, må du ikke snyde dig selv for at hilse på øens helt egen, skønne trold, Pil Tusindtunge, af kunstneren Thomas Dambo. Pil Tusindtunge er en kæmpetrold, skabt ud af genbrugstræ, der kan tale med både dyr og mennesker, og få dit ønske til at gå i opfyldelse - hvis du er heldig. Han blev skabt tilbage i 2020 og er nummer 64 på Thomas Dambos liste over trolde, der står i både ind- og udland.
Overnatning i det fri og lækre smagsoplevelser. Har du lyst til at overnatte på øen eller nyde en lækker middag med formidabel udsigt, kan Egholm også klare dette. I udkanten af Kronborg Skov, finder du nemlig øens hyggelige primitive lejrplads med tre shelters og central bålplads, der kan benyttes hele året rundt. Her er du også velkommen til at slå dit eget telt op. Derudover kan du besøge øens attraktive spisested, Restaurant Kronborg, der er kendt for både sin tilgang til at bruge lokale råvarer af god kvalitet og deres fantastiske beliggenhed, med udsigt over Limfjorden.
Fest- og konferencemuligheder. Foruden at være en ø der byder på natur- og smagsoplevelser, kan du på øen også byde op til dans eller læring. For i Egholm By ligger gården Egholm Vestergaard, der står klar til at holde din næste store fest eller konference. Her er der alt hvad du skal bruge, og du har det helt for dig selv – festsal/konferencelokale, skønne værelser, pejse- og spisestue, billardværelse og selvfølgelig god mad og vin.
Jeg gentager: Hvorfor i himlens navn ødelægge så skøn en plet med en motorvej, når der findes andre og bedre muligheder for fjordkrydsning i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen.

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Eileen Bak (bakeileen@hotmail.com)
Titel: Nej tak til motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 29-12-2023 11:00

Egholm motorvej, Nej tak

Der er utallige årsager til, at en 3. Limfjordsforbindelse Vest om Aalborg over øen Egholm bør droppes.

I forslag til anlægslov for en motorvej over Egholm, der netop er sendt i høring, vil Folketinget ophæve den særlige beskyttelse af de boringsnære områder (BNBO) i Drastrup og Lindholm/Hvorup vandværker.

Det er nødvendigt at ophæve beskyttelsen for at gøre det muligt at bygge en motorvej over Egholm. Også selvom den udgør en risiko for forurening af de to vandindvindingsanlæg i boringsnære beskyttede områder.

- Det strider direkte mod Folketingets forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet. I over 30 år har vi sigtet mod at passe på grundvandet. Er det først forurenet, er der ingen vej tilbage. Vi bør tage ansvar for både vores egen og kommende generationers skyld.

Den nye miljøkonsekvensrapport (MKV) oplyser, at »grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare, over for forurening af miljøfremmede stoffer fx som følge af drift eller spild på vejene.

Behovene for at beskytte grundvandet netop her, er derfor stort«.

Udover beskyttelse af grundvandet skal motorvejsanlægget gå gennem områder med store mængder asbest. Alle, der færdes i området, har set asbesten ligge synligt, men der er udover er der tale om større deponier.

GeoHav har påvist væsentlige fund af asbestholdigt eternit i linjeføringen. Der er påvist store mængder asbest i områderne både nord og syd for fjorden. -Det er også påvist, at den manglende sikring af deponierne har forårsaget asbest i Limfjorden.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf?fbclid=IwAR2WxEFbWpf2LxdS_CYIVvkGmQsbaOXIK6uuZNu9otCF3BstFaVtSLa9J1w
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf
https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf
GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
https://www.geohav.dk/?egholmlinjen

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm får også konsekvenser for natur og dyreliv - ikke kun på øen, men også i de bynære naturområder nord og syd for fjorden. Flere fredede dyrearter og deres habitater i området bliver påvirket af denne linjeføring.

Linjeføringen over Egholm er uambitiøs for klima, natur og dyreliv. Den planlægges til at gå gennem asbestholdige områder. Den truer drikkevandet. Den giver støj til borgere – og det fremgår ikke, hvorledes man vil forpligte sig til at støjdæmpe. Den løser ikke de trafikale problemer – da trafikken primært går til den østlige del af Aalborg. Det bliver et rungende ”nej tak til 3. limfjordsforbindelse i egholmlinjen”.

Eileen Bak

Kingosvej 19

8850 Bjerringbro

Sendt fra Outlook

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marianne Sørensen (marianne.soerensen11@outlook.dk)
Titel: Vi skal gøre det klogt …
Sendt: 29-12-2023 09:54

Så denne gamle uddaterede beslutning skal gøre om og der skal i stedet etableres et ekstra tunnelrør.

TRAFIK

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

STØJ

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen

nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

KLIMA

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

ØKONOMI

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Med venlig hilsen

Sendt fra Outlook til iOS

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 09:34
Bilag: Dokument (1).docx;

Jeg ønsker en bekræftelse på at høringssvar er modtaget og delt.

Vh Lene Hornbek Eriksen

-- AKT 311289 -- BILAG 827 -- [Dokument (1)] --

Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er træt af at blive ved med at argumentere imod en motorvej som beviseligt er brolagt med løgne og bedrag. Jeg er træt af endnu en amputeret pseudohøring hen over julen. Jeg er træt af, at vores højtbesungne demokrati mere og mere ligner et oligarki, hvor almindelige borgere med almindelige indkomster ingen rettigheder har.

At 3. Limfjordsforbindelse skal være meget længere end nødvendigt for at opfylde sit formål, og at der findes andre, mere effektive og billigere løsninger er én ting.
At andre løsninger bevidst forhindres i at blive undersøgt en anden.
At det varer 10 år at bygge den en tredje, og at der i alle de år, hvor problemet er blevet talt op, ikke er gjort et eneste jordnært forsøg på at minimere de overskuelige trafikproblemer, tyder på, at man sætter borgeres sikkerhed til side for at få den løsning, som byggebranchen, asfalt- og cementindustrien ønsker sig,

At der desuden er kæmpestore miljømæssige skader at se frem til, her under store asbestlagre langs linieføringen, forurening af drikkevand, og at store by- og naturområder ødelægges er endnu værre end de nævnte dumheder, og når man både spiller hasard med vores penge og vores helbred, må der være vægtige grunde.
Disse kaldes af vores erhvervsminister 'samfundsmæssig nødvendighed', og med vanlig arrogance hævder han, at det er grund nok, og at argumentation er overflødig.

Da vi ikke får mere at vide, kan vi kun gisne om det eller i bedste fald prøve at regne på, hvad der mangler i ligningen.
Det mest sandsynlige er Aalborg Alliancen, der formentlig er ulovlig, hvor 450 medlemmer fra erhvervslivet spiller den centrale rolle, og som er de eneste, der kan have en reel interesse i foretagenet.
Enggaard kan se frem til byggeretter ved fjordnære områder på Egholm, ved Lindholm, Verdens ende og fjordparken. Asfaltindustrien får en kæmpe ordre, Aalborg Portland ligeledes, og når det regner på præsten, drypper det som bekendt på degnen.

Men hvad med klimaet, hvad med borgerne, hvad med Aalborg og hvad med Egholm? Er alt det virkelig mindre vigtigt, end at Enggaards og Aalborg Portlands pengetanke vokser sig endnu større, og at de i en periode skaffer arbejdspladser, som vi i virkeligheden har mere brug for i andre brancher?

Hvordan ville billedet se ud, hvis vores meget liberale lovgivning i forhold til partistøtte blev ændret efter EU's henstillinger, og vores politikere skulle gøre rede for hver en krone, de modtog, og ikke som nu hvor der reelt set er frit slag for det, der i mere udviklede demokratier kaldes korruption?

Drop Egholmmotorvejen og lad demokratiet sejre!

Med venlig hilsen

Lene Hornbek Eriksen
Kongensgade 33
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: marie bak (bak_marie@hotmail.com)
Titel: Nej tak til motorvej vest om Aalborg
Sendt: 29-12-2023 09:11

For os der bor i området er det tydeligt, at der ligger asbest i et stort omfang i området, hvor der eventuelt skal anlægges en limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Vi ser ofte asbest, når vi færdes i området.
Geo-hav har fotodokumenteret asbest i flere steder i området, hvor der er planer om at påbegynde anlægsarbejdet. Når man går ind på Aalborg Forsynings grund (der ligger ved linjeføringen), står der et stor skilt, hvoraf det fremgår, at der er asbest på grunden, som fjernes løbende, når det kommer til jordoverfladen. Fjernelsen af asbest foregår i samarbejde mellem Aalborg Forsyning og Aalborg Kommune. Derfor kan det heller ikke betvivles, at der er asbest i området - sådan som vi borgere ser og Geohav har fotodokumenteret - og både Aalborg kommune og Aalborg Forsyning oplever det i forhold til fjernelse.

Det er uforståeligt for mange af os, der bor i området, at man så meget som overvejer anlæg af motorvej på trods af asbest og drikkevandsforsyning i området.

Desuden er står det klart, at et motorvejsanlæg vil medføre støjgener, og det er trist, at det ikke er tydeliggjort, hvordan og i hvilket omfang, støjdæmpningen skal finde sted. Ved anlæg af sådan et stort projekt bør borgerne kompenseres for de gener, det medfører. Det bør specificeres, hvordan man vil garantere ikke at påføre borgerne skadelig støj.

Anlægget vil ske på bekostning af den bynære natur og dyrelivet på Egholm, men også på både aalborg- og nørresundbysiden af fjorden. Det er som alle kneb gælder for at få gennemtrumfet denne motorvej. På trods af habitater for fredede arter og på trods af, at vi også i fremtiden har behov for rekreative områder som mennesker.

Der er klimamål, som vi har svært ved at overholde, derfor kan det undre, at man faktisk med anlæg af flere motorveje direkte modarbejder klimamålene. Specielt når behovet for motorvejen er i så begrænset et tidsrum.
Konsolideringsrapporten fra VVM 2021 viser tydeligt to pukler omkring myldretiden. Trængsel er altså ikke et generelt problem, men findes ca tre timer i døgnet. Af samme konsolideringsrapport fremgår det, at det i morgentrafikken er trafik nordfra og i eftermiddagstrafikken er trafik sydfra, der primært skaber kø. Der er ikke tale om generelle store ventetider.
En trafikoptælling viser, at der i langt de fleste biler sidder en enkelt bilist.

Skal der bygges en 3. Limfjordsforbindelse, så bør man se i den retning, hvor trafikken er - altså mod øst.
Der er andre og mere klimavenlige tiltag, der bør afprøves først. Eksempler, der kan begrænse trafikken på knudepunkter i myldretiden kan være road pricing, skattefradrag for samkørsel, forkørselsret for samkørsel osv.

Det er uambitiøst for klimaet, at man ikke afsøger andre muligheder for et så begrænset problem. Vi behøver ikke dyrke privatbilismen på bekostning af natur, klima og drikkevand. Vi taler trods alt 2023!

Nej tak til Egholm motorvej.

Venlig hilsen
Marie Bak
Kong Christians alle 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmlinjen
Sendt: 28-12-2023 23:18
Bilag: Bevar Egholm som ø.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Bevar Egholm som ø.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Bevar Egholm som ø.
Stop Egholm motorvejen. På enjoynordjylland.dk ligger der en skrivelse, som siger det hele: Hvorfor i himlens navn ødelægge så skøn en plet med en motorvej, når der findes andre og bedre muligheder for fjordkrydsning i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen.
Kun 5 minutters færgeoverfart fra Aalborgs travlhed ligger ø-perlen Egholm midt i Limfjorden, med kig til fastlandet på begge sider. Dette naturparadis byder på ægte ø-idyl og inviterer til et væld af oplevelser i den friske luft, samt muligheder for bespisning og overnatning. Med andre ord er Egholm det helt perfekte sted til familieudflugter, det aktive friluftsliv, fejring af store begivenheder og meget mere. Naturoplevelser i særklasse Gennem tiden har landskabet på Egholm udviklet sig og i dag udgøres det både af dyrket jord og vild natur, som smelter naturligt sammen i en synergi, der er med til at gøre øen helt speciel. Den vilde natur, der præger ø-billedet, danner grobund for et fantastisk, unikt og rigt dyre-og planteliv, både på landjorden og under vandet. Her kan nævnes sjældne fugle, truede planter, den totalfredet strandtudse, masser af forskelligartede krebsdyr og råvildt. Kribler og krabler det for at opleve vilde dyr og planter i naturen, er Egholm stedet. Vandreture og aktiviteter på Egholm er tæt på at være en bil- og cykelfri ø. For på øen findes der nemlig kun én enkel trafikåre, fra færgelejet til Egholm By, og øen indbyder derfor til, at du lader cyklen og bilen stå på fastlandet, hopper i vandrestøvlerne og går rundt på opdagelse. Dette kan du gøre på øens fire vandreruter, der leder dig ud på et ø-eventyr, hvor du kan nyde naturen og de vilde dyr helt uforstyrret.
Foruden vandreture er øen også det oplagte sted, når det kommer til naturaktiviteter. Her kan du fange efter krabber nede ved vandkanten, hoppe i det friske vand og få dig en dukkert, tage kikkerten frem og studere øens mange fuglearter og meget mere. Derudover er der også mange hyggelige spots, der indbyder til en god, gammeldags picnic.
Pil Tusindtunge. Besøger du Egholm, må du ikke snyde dig selv for at hilse på øens helt egen, skønne trold, Pil Tusindtunge, af kunstneren Thomas Dambo. Pil Tusindtunge er en kæmpetrold, skabt ud af genbrugstræ, der kan tale med både dyr og mennesker, og få dit ønske til at gå i opfyldelse - hvis du er heldig. Han blev skabt tilbage i 2020 og er nummer 64 på Thomas Dambos liste over trolde, der står i både ind- og udland.
Overnatning i det fri og lækre smagsoplevelser. Har du lyst til at overnatte på øen eller nyde en lækker middag med formidabel udsigt, kan Egholm også klare dette. I udkanten af Kronborg Skov, finder du nemlig øens hyggelige primitive lejrplads med tre shelters og central bålplads, der kan benyttes hele året rundt. Her er du også velkommen til at slå dit eget telt op. Derudover kan du besøge øens attraktive spisested, Restaurant Kronborg, der er kendt for både sin tilgang til at bruge lokale råvarer af god kvalitet og deres fantastiske beliggenhed, med udsigt over Limfjorden.
Fest- og konferencemuligheder. Foruden at være en ø der byder på natur- og smagsoplevelser, kan du på øen også byde op til dans eller læring. For i Egholm By ligger gården Egholm Vestergaard, der står klar til at holde din næste store fest eller konference. Her er der alt hvad du skal bruge, og du har det helt for dig selv – festsal/konferencelokale, skønne værelser, pejse- og spisestue, billardværelse og selvfølgelig god mad og vin.
Jeg gentager: Hvorfor i himlens navn ødelægge så skøn en plet med en motorvej, når der findes andre og bedre muligheder for fjordkrydsning i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen.

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thomas S Mikkelsen (thomassmikkelsen@gmail.com)
Titel: Drop Egholm forbindelsen
Sendt: 28-12-2023 21:34

For det første forstår jeg ikke at man vælger en vestlig forbindelse som overhovedet ikke vil aflaste limfjordstunnellen.
Det er det dyreste og mest ødelæggende projekt i mands minde. Aalborg by vil blive ødelagt med støj da vinden i det meste af tiden kommer fra vest. Støj er sundhedsskadeligt og vil koste samfundet dyrt. Det bedste for Aalborg vil være en udvidelse af limfjordstunnellen med ekstra rør. Udviklingen af Aalborg sker i øst nu hvor supersygehuset åbner. Det kan ikke være rigtigt at det er en gammel aftale fra 2014 der skal være afgørende for Aalborgs fremtid. Folk der ikke vil have vindmøller i baghaven kan stoppe alt. Den samme retssikkerhed ville vi borgere i Aalborg også havde. Vi lever jo i et demokrati eller hva??
Drop det prestige projekt som vil blive en af Danmarks ringeste, dyreste og mest katastrofale fejltagelse.
Hvis regeringen har visioner for klimaet så

Drop Egholm forbindelsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Aase Mouritsen (mouritsenaase@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 28-12-2023 21:02

Kære politikere
Ang Egholmmotorvej.
Det er nu I skal vise mod, og ikke bare følge med flokken, fordi det er nemmest at sige, at den motorvej jo har været bestemt i så lang tid. MEN flertallet i Aalborg ønsker en anden forbindelse. Vi ønsker at der bygges et 3. Rør ved tunellen. Det er den alternative løsning, som vi ønsker vil blive undersøgt, inden der vedtages en anlægslov.
Tiden er en anden nu, end dengang man begyndte at snakke om 3. Limfjordsforbindelse
Den udvidede løsning i øst kan kombineres med solid støjdæmpning, måske med fuld overdækning.
Løsningen koster kun det halve og afhjælper bedre de trafikale udfordringer iflg undersøgelser.
Egholmforbindelsen er tegnet til at gå gennem Aalborgs drikkevandsområde. Den vil ødelægge beskyttet natur, den vil gå gennem gamle giftige affaldsområder. Den vil sende ulidelig støj ind over hele vestbyen og Nørresundby.
Den går tæt på natura 2000 område og ødelægger livet for mange beskyttede dyrearter.
Og ikke mindst ødelægger den ved sin støj de store områder ved fjorden hvor friluftslivet udfoldes. Robåde, kajakker, kanoer, paddelbords lystbåde, som nyder fjordens stilhed og friske luft.
Luk nu ørerne for pengefikserede erhvervsfolk, som tror, der ikke er andet end den skitserede egholmforbindelse. De ønsker en 3. Limfjordsforbindelse - den kan de få indenfor få år, hvis man dropper Egholmforbindelsen og bygger den alternative løsning.
Og den er endda mange gange billigere. Tiden er til den alternative løsning.
Venlig hilsen
Aase Mouritsen
Lindholm Brygge 30 3,2
9400 Nørresundby

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Torben Andersen (torben.and@stofanet.dk)
Titel: Bemærkninger til "Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"
Sendt: 28-12-2023 17:46

Nedenfor er min mening/bemærkning om forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Er der behov for udvidelse af Limfjordsforbindelse?

Aktuelt er der kun reelle forsinkelser i korte perioder på hverdage, henholdsvis fra nord mod syd om morgenen, og syd mod nord om eftermiddagen.

Kan det afhjælpes ved en "bom-penge-ordning" (a la Göteborg), hvor det f.eks. koster 10-20 kr at passere på de mest travle tidspunkter?
Det vil få mange til at vælge andre tidspunkter.

Kødannelser skyldes ofte uheld i forbindelse med tunnellen. Min erfaring er det skyldes den måde vi "danske" bilister kører på, og den er svær at ændre på kort sigt. Kan antallet af uheld reduceres ved at:

- Sætte fartkameraer op ved ind- og udkørsel af tunnel?
  Så er der ret hurtigt ikke ret mange, som kører for hurtigt.
  Fartkameraer er allerede accepteret teknologi.

- Overvåge tilstrækkelig afstand? (med bøder)
  Kan det gøres automatisk?
  Mange uheld skyldes utilstrækkelig afstand.

Hvad med CO_2?

Mere asfalt betyder mere trafik! Det er noget nær en naturlov - det sker altid.

Mere trafik betyder mere CO_2.

Selve anlægsarbejdet giver også en masse CO_2 - især den foreslåede vestre linjeføring.

Hvis CO_2 er vigtig, burde man snarere lukke et eller flere spor i den nuværende tunnel for at reducere udledning!

Linjeføring?

Den foreslåede linjeføring er på alle måder uhensigtsmæssig:

- Stort ekstra CO_2 udledning ved anlæg.

- Støjforurening i hele det vestlige Aalborg.
  Vestenvind er fremherskende, så det vestlige Aalborg vil blive støj-belastet.
  Jeg har boet en årrække i Aalborgs vestby, og et af de store plusser der er den relative fred og ro. Det vil blive ødelagt.
  Jeg bor aktuelt 2-3 km øst for den eksisterende motorvej, og her er larmen meget tydelig ved vestenvind.

- Den unikke ø i et bycentrum, Egholm, ødelægges reelt ved at blive asfalteret og støjplaget.

- Hvis motorvejskapacitet SKAL udvides, giver udvidelse af den eksisterende østre motorvejsforbindelse meget mere mening.
  Formentlig via et ekstra rør.
  Hovedpart af motorvejsanlæg findes allerede.
  Den eksisterende tunnel skal formentlig renoveres (over 50 år gammel). Da kan et nyt rør aflaste.
  Mindre CO_2 udledning ved anlæg.
  Markant billigere (de sparede skattepenge kan bruges til noget meget mere fornuftigt).

Med venlig hilsen
Civilingeniør
Torben Andersen
Overvejen 18 D
DK-9220 Aalborg Ø
Tel: +45 23 88 98 19
E-mail: torben.and@stofanet.dk

Til:
Fra: maarten bijl (msjbijl@gmail.com)
Titel: Nej til ny motorvej over Egholm
Sendt: 28-12-2023 15:56

Negative konsekvenser af ny infrastruktur til flere private biler:
🌍Vi står midt i klima- og biodiversitetskrise, tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm.
🌍Naturen (der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen).
🌍Drikkevandet bliver påvirket negativt.
🌍Fysisk sundhed (4000 dødsfald årlig pga luftforurening, der med ny forskning viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik). Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder.
🌍Mental sundhed (støjscener, mangel på bynær natur, som vi ved er stressreducerende).
🌍Økonomiske beregninger viser dertil at det er billigere at lave et ekstra tunnelrør ved den eksisterende forbindelse øst for Aalborg, og derved kan man undgå at ødelægge natur og habitater, og undgå at indramme Aalborg i motorveje, med alle de skadelige konsekvenser det har. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for vores alles fremtid. 🙏🏻

Mvh Maarten Bijl,
Silkeborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Egholm motorvej: Aalborg Kommunes medfinanciering
Sendt: 28-12-2023 15:42

Kære Transportministerium
Det er et snedigt træk, som daværende borgmester Thomas Kastrup-Larsen og tidligere kommunaldirektør Christian Roslev bragte i spil over for Folketing og Transportministerium.
Ved at love medfinansiering af anlægget af Egholm motorvejen med 600 mio. skattekroner og bidrage med 2,5 mio til gennemførelse og fremskyndelse af VVM-2021, synes processerne at glide lettere, og anlægget af Egholm-motorvejen bliver fremskyndet trods dens ringere samfundsmæssige forrentning.

Jeg anerkender det politiske håndværk – MEN det er immervæk en statslig opgave at bygge statslige veje og vurdere klima- og miljømæssige konsekvenser.

Dette burde have været afvist fra statslig side, da det ikke er lovmedholdeligt.
Hvor langt er staten villig til at gå med ikke-lovmedholdelige forhold for at sikre etableringen af en aldeles fejlvurderet motorvej?

Det er undergravende for de demkratiske processer!

Venlig hilsen
Bente

Bente Schmidt Nielsen
Vesterbrogade 4A st. tv.
9400 Nørresundby
M: 20 64 75 94
bsn@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 28-12-2023 15:05
Bilag: Beslutningen bør tages på et oplyst grundlag.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

BESLUTNINGER BØR TRÆFFES PÅ OPLYST GRUNDLAG.

Uanset om man er for eller imod et anlægsprojekt, så bør den blive DEMOKRATISK vedtaget, så vi kan stole på at vores demokrati bliver overholdt og indenfor lovens rammer. Folketinget skal huske på, at det er vore alle sammes penge og med store konsekvenser for os alle. Derfor opfordrer jeg Folketinget til at sætte sig grundigt ind i, hvad sagen drejer sig om.

Hvis en miljøkonsekvensvurdering IKKE indeholder de oplysninger den skal, som i f.eks. den supplerende miljøkonsekvensrapport om Egholmlinjen, skal vi vide det, så der kan gøres noget ved det inden motorvejen anlægges.
Den demokratiske proces udspringer i dette tilfælde at miljøvurderingsloven $20 der fastslår, at en miljøkonsekvensvurdering SKAL være fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Det er grundlaget for den demokratiske proces: den offentlige høring, politikernes beslutningsgrundlag og dermed anlægsloven.

Det vi ved mangler i Miljøkonsekvensrappporten for Egholmlinjen er:

Fra myndighedernes side påstås, at Egholmlinjen er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke findes andre alternative til løsning af trængslen. Det sidste er ikke rigtigt. En velvalgt udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år og vil endog være væsentligt mere fordelagtigt end Egholmmotorvejen. Det skyldes, at trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges omkring det planlagte tidspunkt 2032.
Transportministeriet nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring. Hvor vi og transportministeriet ved, at der er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, giver ikke yderligere støj og er 2 mia. billigere.

1. forslag er en udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør.
2. City Tunnelen som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor "Kridtsvinget" sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.

Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Som Kaj Jørgensen har gjort opmærksom på, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu. Det viser også, at den nye forbindelse kun vil betyde få minutter i tidsgevinst – dog lidt mere for trafikanter, der skal fra Aabybrokanten og længere sydpå end Aalborg.
Aabybroborgere skal dog ikke glæde sig for meget, for det fremgår også, at der bliver væsentligt mere trængsel på Thistedvej tæt ved Aalborg. Egholmforbindelsen vil således give store gener for trafikanter fra Aabybrokanten, der skal på arbejde i Aalborg. Det er vigtigt at få den viden frem til borgere fra Aabybr. Det vil være aktuelt allerede under anlægsfasen med råstoftransporter fra Vadum.

Udeladt er også vitale (og også kendt af ministeriet) oplysninger om asbest, der kan have meget alvorlige konsekvenser for den maritime fødekæde og folkesundheden. En evt. gennemførelse af projektet vil være i strid med vores lands demokratiske principper og til potentiel skade for miljø og folkesundhed.
Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrappporten: "at der ikke er asbest i Limfjorden".
Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. På trods af disse fund,

der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Asbest er dokumenteret årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.
Så derfor spiller myndighederne hasard med Aalborgensernes helbred.
Vi ved nu at GeoHav har politianmeldt Transportministeren, så det må være alvorlige ting på spil, og stærkt bekymrende for os alle sammen, hvis vi ikke kan stole på vores myndigheder.

Mht. støj følger Danmark ikke WHO's anbefalinger af støjgrænser, som er på 53dB, hvor Vejdirektoratet anbefaler 58dB, det er 5 dB over den anbefalede grænse på 53 dB. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig**.** I forvejen er Aalborg den mest støjbelastede by i Danmark, og vi bliver indkapslet imellem 2 motorveje.
Vejdirektoratets "opdaterede støjberegninger" er utrolige. Vejdirektoratet når frem til: "De samlede opgørelser af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet viser en samlet reduktion af støjpåvirkningen for hele projektet." Det fremgår at støjskærme ved E45 (Dall og Dall Villaby) medregnes som afværgeforanstaltning til Egholmforbindelsen. 1100 boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge karakteriseres ikke som støjbelastede.
Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.
Det holder ikke, hvis Miljøstyrelsens anbefalinger skal overholdes. Endnu en udeladelse.
På forsiden af ugeavisen Ingeniøren: kan man læse om flere sider om godkendelse af lokalplaner der strider med Planloven som tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens anbefalinger og derved tillader beboelse i farlige områder. Det må ikke ske i Aalborg. Vi vil ikke have en motorvej over Egholm, som ødelægger de rekreative områder vi har, hvor der nu er stilhed.
I Østrig og Wales har man nu valgt at droppe motorveje, da det giver et betydeligt ringere miljø.

Vores drikkevand er i stor fare for at blive forurenet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. **Det mener VD der er taget højde for.** Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Derfor kan man ikke anbefale en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. VVM-rapporten 2021 gør selv opmærksom på faren. Jordbunden består af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urenset ned i grundvandet.
Det er at spille hasard med vores drikkevand.

Vores truede dyrearter. På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej.
De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige

midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.
Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet.
At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet
Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

Der er andre usikkerheder og mangler i miljøkonsekvensrapporten:

Rapporten nævner i kap. 16 usikkerhed og mangler. Formuleringer tyder på, at Sweco selv finder, at manglerne er særligt store vedrørende grundvand og forurenet jord.

Råstoffer
Der er sikkert flere mangler, end Sweco selv omtaler. Der savnes bl.a. oplysninger om råstofgravning, transport m.v. Store dele af Egholmforbindelsen skal anlægges på dæmninger. Dertil kommer udvidelsen af Egholm med 21,2 ha, hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder råstoffer til opfyldning.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m3 jord og 2.684.261 m3 bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget. I øvrigt kan jeg ikke se, hvilke råstoffer, der skal anvendes til udvidelsen af Egholm.

Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er "vejkasseegnet", så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere. Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.

Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.

Miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden
Ved rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden, er det vigtigt, at den vurderer konsekvenser dels i forhold til nuværende miljøtilstand, dels i forhold til mulighed for opfyldelse af de mål for miljøtilstanden, der er sat for miljøtilstanden fremover.

Rapporten konkluderer flere steder: "Samlet set vurderes udledningen ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere målopfyldelse." Det fremgår, at det er den nuværende tilstand, der sammenlignes med, når der konkluderes, at den ikke forringes.

Den nuværende miljøtilstand er – som beskrevet i rapporten – meget ringe. Derfor betyder den ekstra forurening fra motorvejsprojektet relativt lidt og kan opvejes af afværgeforanstaltninger.

Som afværgeforanstaltninger medregnes erhvervelse af 62 ha landbrugsjord, der skal omlægges til varig natur. Der medregnes desuden arealinddragelse af 122 ha landbrugsjord til vejanlægget. Omfattende planer for omlægning af lavbundsjorde m.v. fra landbrugsdrift til natur er ved at komme i gang og vil blive intensiveret i de kommende år - helt uafhængigt af motorvejsprojektet. Det er besynderligt at medregne en del af denne omlægning som en afværgeforanstaltning i forbindelse med motorvejsprojektet.

I den danske vandplanlægning er fastsat konkrete miljømål for de enkelte forekomster af overfladevand og grundvand. Kravet i vandområdeplanerne er som udgangspunkt, at overfladevandområderne skal opnå "god økologisk tilstand" i løbet af få år (jf. rapportens kap. 5).

Når miljømål i gældende planer skal være realiseret inden motorvejsprojektet forventes færdigt, er det ikke relevant at sammenligne konsekvenserne med den aktuelle elendige miljøtilstand i vandløb, søer og Limfjorden. I rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser tilføjes, at motorvejsprojektet ikke vil forhindre senere målopfyldelse. Formuleringen om, at projektet ikke "forhindrer" er næppe tilfældig. Det har ikke været muligt at skrive, at projektet ikke påvirker målopfyldelsen.

Rapporten burde have oplyst, at forureningen fra motorvejsprojektet vil gøre det klart vanskeligere at realisere miljømålene. Der skal med andre ord i de kommende år stilles (endnu) strengere krav til landbrug, industri og rensningsanlæg for at opfylde målene om god økologisk tilstand i vandløb, søer og Limfjorden. Det betyder større omkostninger for borgere, virksomheder og kommuner i Nordjylland.

Transparens er en forudsætning for en demokratisk proces. Uden det kan der ikke træffes beslutninger på et oplyst grundlag.

Hvis et ministerium og en styrelse bevidst tilbageholder oplysninger om miljøkonsekvenser er det, at de ikke arbejder for Danmark og danskerne. Og at de gladeligt tilsidesætter demokrati og retsstat for at varetage andre interesser. Så rejser det det helt store spørgsmål: hvem arbejder ministerier og styrelser så for?

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), VD - Høringer (hoeringer@vd.dk)
Fra: Peter Thorhauge (peter.thorhauge@alfalaval.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 28-12-2023 13:16

Hej

Når jeg er i Aalborg, går jeg ofte tur i Sofiendal- eller Hasseris Enge. Herfra kan man gå helt ned til Limfjorden. Hvor man kan se over til Egholm. Her er det også muligt at gå en dejlig tur i den frie natur og se en masse vilde dyr og planter, nogle er endda totalfredede i henhold til Natura 2000.
Blandt andet her vil Aalborg byråd samt flere nordjyske byråd anlægge en 20 km lang motorvej, som skal gå hen over Egholm, en firesporet ny tunnel, 6 tilslutningsanlæg og 11 broer/underføringer. Det er et projekt til 7,3 mia. kr., der ikke løser den primære opgave at skaffe ekstra kapacitet, der hvor behovet er.
Inden anlægsarbejdet er fuldført, vil belastningen ved den eksisterende Limfjordstunnel allerede være oppe på niveau som nu. En udvidelse af den eksisterende tunnel med et ekstra tresporet rør, vil være mere rentabelt både for miljøet og økonomien (den vil koste ca. det halve). Det afgørende er nemlig, at her bliver trafikbehovet bedre tilgodeset, da det er i nærheden af den nuværende E45, udviklingen sker: universitetet, supersygehus, havn og andre erhverv/industri.
Trafikken i det midterste rør kan vendes, så morgentrafikken kan gå i seks spor og tilsvarende for eftermiddagstrafikken. I praksis giver det en fordobling af kapaciteten, da det jo altid er spidsbelastningerne morgen og eftermiddag, der er de kritiske perioder. Behovet vil derfor være dækket i mange flere år. Desuden vil fleksibiliteten betyde, at eventuelle uheld i tunnelen vil kunne afhjælpes på en bedre måde, så trafikanterne ikke bliver så generet. Endelig bør det fremhæves, at der så også vil være penge til en langt bedre afskærmning af støjen på den nuværende E45.
Aalborg vil gerne promovere sig som en grøn by, Vi er heldige her i Aalborg at have naturen så tæt på. Bare en lille sejltur, og man er på Egholm, hvor man kan gå i fred og trafiksikkert med små børn. Hvis der kommer en motorvej hen over dette skønne område, vil det være ødelagt for altid for næste generation. Området ved tunnelen er ikke på samme måde naturskønt, så det vil ikke være så ødelæggende at udbygge motorvejen der.
Aalborg Kommune siger, de vil kompensere for det ødelagte naturområde. Jeg tror bare ikke, det er muligt at finde et tilsvarende bynært område – og hvad med alle de bilag IV dyre-og fuglearter, skal de bare lades i stikken?
Så længe der er mulighed for at udvide E45 med et ekstra rør eller lave en Citytunnel, bør de ansvarshavende vurdere dette

Mange tak

Best Regards
Peter Thorhauge

Peter Thorhauge
Global Sales Freshwater Generation, Thermal Energy Separation
Mobile: +45 27 77 85 49
peter.thorhauge@alfalaval.com
Contact me on Teams: sip:peter.thorhauge@alfalaval.com

Alfa Laval Copenhagen A/S
Maskinvej 5 – DK-2860 Søborg - Denmark
Visit: Address – Maskinvej 5 Søborg - Denmark
Registration number: 10134285
Tel switchboard: +45 39 53 60 00 - Fax switchboard: +45 39 53 65 56
http://www.alfalaval.com – alfa.laval@alfalaval.com

This e-mail is intended solely for the use of the individual or entity to whom it is addressed and its content shall be regarded as confidential unless explicitly stated otherwise. If you have received this e-mail by mistake, please notify the sender immediately by e-mail and delete this e-mail from your system. Personal data and email will be handled in accordance with the Alfa Laval Privacy Policy.



Classified by Alfa Laval as: Business

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmlinjen
Sendt: 28-12-2023 12:36
Bilag: Beslutningen bør tages på et oplyst grundlag.odt;

Til Ander R. Pedersen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

BESLUTNINGER BØR TRÆFFES PÅ OPLYST GRUNDLAG.

Uanset om man er for eller imod et anlægsprojekt, så bør den blive DEMOKRATISK vedtaget, så vi kan stole på at vores demokrati bliver overholdt og indenfor lovens rammer. Folketinget skal huske på, at det er vores alle sammes penge og med store konsekvenser for os alle. Derfor opfordrer jeg Folketinget til at sætte sig grundigt ind i, hvad sagen drejer sig om.

Hvis en miljøkonsekvensvurdering IKKE indeholder de oplysninger den skal, som i f.eks. den supplerende miljøkonsekvensrapport om Egholmlinjen, skal vi vide det, så der kan gøres noget ved det inden motorvejen anlægges.
Den demokratiske proces udspringer i dette tilfælde at miljøvurderingsloven $20 der fastslår, at en miljøkonsekvensvurdering SKAL være fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Det er grundlaget for den demokratiske proces: den offentlige høring, politikernes beslutningsgrundlag og dermed anlægsloven.

Det vi ved mangler i miljøkonsekvensrapporten for Egholmlinjen er:

Fra myndighedernes side påstås, at Egholmlinjen er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke findes andre alternative til løsning af trængslen. Det sidste er ikke rigtigt. En velvalgt udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år og vil endog være væsentligt mere fordelagtigt end Egholmmotorvejen. Det skyldes, at trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges omkring det planlagte tidspunkt 2032.
Transportministeriet nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring. Hvor vi og transportministeriet ved, at der er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, giver ikke yderligere støj og er 2 mia. billigere.

1. forslag er en udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør.
2. City Tunnelen som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor "Kridtsvinget" sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.

Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Som Kaj Jørgensen har gjort opmærksom på, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu. Det viser også, at den nye forbindelse kun vil betyde få minutter i tidsgevinst – dog lidt mere for trafikanter, der skal fra Aabybrokanten og længere sydpå end Aalborg.
Aabybroborgere skal dog ikke glæde sig for meget, for det fremgår også, at der bliver væsentligt mere trængsel på Thistedvej tæt ved Aalborg. Egholmforbindelsen vil således give store gener for trafikanter fra Aabybrokanten, der skal på arbejde i Aalborg. Det er vigtigt at få den viden frem til borgere fra Aabybr. Det vil være aktuelt allerede under anlægsfasen med råstoftransporter fra Vadum.

Udeladt er også vitale (og også kendt af ministeriet) oplysninger om asbest, der kan have meget alvorlige konsekvenser for den maritime fødekæde og folkesundheden. En evt. gennemførelse af projektet vil være i strid med vores lands demokratiske principper og til potentiel skade for miljø og folkesundhed.
Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrappporten: "at der ikke er asbest i Limfjorden".
Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. På trods af disse fund,

der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Asbest er dokumenteret årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.
Så derfor spiller myndighederne hasard med Aalborgensernes helbred.
Vi ved nu at GeoHav har politianmeldt Transportministeren, så det må være alvorlige ting på spil, og stærkt bekymrende for os alle sammen, hvis vi ikke kan stole på vores myndigheder.

Mht. støj følger Danmark ikke WHO's anbefalinger af støjgrænser, som er på 53dB, hvor Vejdirektoratet anbefaler 58dB, det er 5 dB over den anbefalede grænse på 53 dB. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig**.** I forvejen er Aalborg den mest støjbelastede by i Danmark, og vi bliver indkapslet imellem 2 motorveje.
Vejdirektoratets "opdaterede støjberegninger" er utrolige. Vejdirektoratet når frem til: "De samlede opgørelser af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet viser en samlet reduktion af støjpåvirkningen for hele projektet." Det fremgår at støjskærme ved E45 (Dall og Dall Villaby) medregnes som afværgeforanstaltning til Egholmforbindelsen. 1100 boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge karakteriseres ikke som støjbelastede.
Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.
Det holder ikke, hvis Miljøstyrelsens anbefalinger skal overholdes. Endnu en udeladelse.
På forsiden af ugeavisen Ingeniøren: kan man læse om flere sider om godkendelse af lokalplaner der strider med Planloven som tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens anbefalinger og derved tillader beboelse i farlige områder. Det må ikke ske i Aalborg. Vi vil ikke have en motorvej over Egholm, som ødelægger de rekreative områder vi har, hvor der nu er stilhed.
I Østrig og Wales har man nu valgt at droppe motorveje, da det giver et betydeligt ringere miljø.

Vores drikkevand er i stor fare for at blive forurenet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. **Det mener VD der er taget højde for.** Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Derfor kan man ikke anbefale en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. VVM-rapporten 2021 gør selv opmærksom på faren. Jordbunden består af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urenset ned i grundvandet.
Det er at spille hasard med vores drikkevand.

Vores truede dyrearter. På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej.
De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige

midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.
Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet.
At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet
Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

Der er andre usikkerheder og mangler i miljøkonsekvensrapporten:

Rapporten nævner i kap. 16 usikkerhed og mangler. Formuleringer tyder på, at Sweco selv finder, at manglerne er særligt store vedrørende grundvand og forurenet jord.

Råstoffer
Der er sikkert flere mangler, end Sweco selv omtaler. Der savnes bl.a. oplysninger om råstofgravning, transport m.v. Store dele af Egholmforbindelsen skal anlægges på dæmninger. Dertil kommer udvidelsen af Egholm med 21,2 ha, hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder råstoffer til opfyldning.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m3 jord og 2.684.261 m3 bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget. I øvrigt kan jeg ikke se, hvilke råstoffer, der skal anvendes til udvidelsen af Egholm.

Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er "vejkasseegnet", så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere. Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.

Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.

Miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden
Ved rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden, er det vigtigt, at den vurderer konsekvenser dels i forhold til nuværende miljøtilstand, dels i forhold til mulighed for opfyldelse af de mål for miljøtilstanden, der er sat for miljøtilstanden fremover.

Rapporten konkluderer flere steder: "Samlet set vurderes udledningen ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere målopfyldelse." Det fremgår, at det er den nuværende tilstand, der sammenlignes med, når der konkluderes, at den ikke forringes.

Den nuværende miljøtilstand er – som beskrevet i rapporten – meget ringe. Derfor betyder den ekstra forurening fra motorvejsprojektet relativt lidt og kan opvejes af afværgeforanstaltninger.

Som afværgeforanstaltninger medregnes erhvervelse af 62 ha landbrugsjord, der skal omlægges til varig natur. Der medregnes desuden arealinddragelse af 122 ha landbrugsjord til vejanlægget. Omfattende planer for omlægning af lavbundsjorde m.v. fra landbrugsdrift til natur er ved at komme i gang og vil blive intensiveret i de kommende år - helt uafhængigt af motorvejsprojektet. Det er besynderligt at medregne en del af denne omlægning som en afværgeforanstaltning i forbindelse med motorvejsprojektet.

I den danske vandplanlægning er fastsat konkrete miljømål for de enkelte forekomster af overfladevand og grundvand. Kravet i vandområdeplanerne er som udgangspunkt, at overfladevandområderne skal opnå "god økologisk tilstand" i løbet af få år (jf. rapportens kap. 5).

Når miljømål i gældende planer skal være realiseret inden motorvejsprojektet forventes færdigt, er det ikke relevant at sammenligne konsekvenserne med den aktuelle elendige miljøtilstand i vandløb, søer og Limfjorden. I rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser tilføjes, at motorvejsprojektet ikke vil forhindre senere målopfyldelse. Formuleringen om, at projektet ikke "forhindrer" er næppe tilfældig. Det har ikke været muligt at skrive, at projektet ikke påvirker målopfyldelsen.

Rapporten burde have oplyst, at forureningen fra motorvejsprojektet vil gøre det klart vanskeligere at realisere miljømålene. Der skal med andre ord i de kommende år stilles (endnu) strengere krav til landbrug, industri og rensningsanlæg for at opfylde målene om god økologisk tilstand i vandløb, søer og Limfjorden. Det betyder større omkostninger for borgere, virksomheder og kommuner i Nordjylland.

Transparens er en forudsætning for en demokratisk proces. Uden det kan der ikke træffes beslutninger på et oplyst grundlag.

Hvis et ministerium og en styrelse bevidst tilbageholder oplysninger om miljøkonsekvenser er det, at de ikke arbejder for Danmark og danskerne. Og at de gladeligt tilsidesætter demokrati og retsstat for at varetage andre interesser. Så rejser det det helt store spørgsmål: hvem arbejder ministerier og styrelser så for?

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birgitte Due Thompson (thompson.birgitte@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 27-12-2023 14:49
Bilag: Høringssvar imod den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.docx;

Med venlig hilsen
Borger
Birgitte Due Thompson
Egholm Færgevej 11.2.22
9000 Aalborg
mail: Thompson.birgitte@gmail.com
mobil:40888406

Aalborg d.27./12-2023

Høringssvar imod forslag om den 3. Limfjordforbindelse over Egholm (også kaldet Egholmlinjen).

Som ivrig bruger af naturen som vinterbader i klub midt i Vestre Fjordpark/Aalborg/Limfjorden med anslået 2500 medlemmer, kajakroer i klub midt i Vestre Fjordpark/Aalborg/Limfjorden og motionist i naturområder heromkring, hvor jeg også bor, er jeg imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde.

Jeg forudser den ødelæggende påvirkning Egholmlinjen vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange ligesom jeg anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Eller i Aalborgs nye flotte rekreative område, Vestre Fjordpark/friluftsbadet som benyttes af tusinder af borgere både vinter og sommer. Friluftsbadet får vandet fra Fjorden. Hvordan vil man sikre alle de brugere på og i vandet mod den asbest (anslået af Geohav til 95.000 ton), der i perioden 1977-1979 blev læsset af ved Klosterengen (sagsnummer 1200-12) og ved rensningsanlægget ved siden af (anslået 550.000 ton asbestholdigt byggemateriale), der givetvis vil blive frigivet ved udgravning?. Hvordan vil man sikre byens borgere mod asbestfibre, der blæser med vinden ind over byen med vestenvinden?.
Det er tydeligt for enhver der færdes i området at der skyller eternitrester op både langs kysten på Aalborgsiden men også på Egholm. Grunden er at alle de ton byggeaffald blev læsset af uden der var etableret membraner, så jo, det er i vandsøjlen. Kommunen har i øvrigt sat advarselsskilte op om fare for asbest i området, så det er ikke en opfunden virkelighed, men virkeligheden!

I stedet for den glæde og fornøjelse, mange har ved brug af området, vil den forurening, jeg forudser, vil blive resultatet af en udgravning, påføre meget alvorlige helbredsmæssige gener som øget forekomst af Lungehindekræft. Noget mange Aalborgensere i Ø-gadekvarteret har haft tæt inde på livet som nabo til Eternitfabrikken. Dengang vidste man ikke bedre. Det gør man i dag og derfor er vi forpligtede til at forhindre at andre får samme ulykkelige og uhelbredelige helbredsmæssige sygdomme og skæbner.

Derudover ødelægger den påtænkte 24 km linjeføring med dens støj og møg natur, levevilkår og områder deromkring. Ikke alene Egholm og fjordområdet omkring bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden.
Støjniveauet er udregnet som et gennemsnit på 58 db. I andre dele af landet (Silkeborg f.eks) lever naboer til motorvejen i et støjhelvede grundet samme "gennemsnitlige" beregninger. Man ved at støj bliver man også syg af. Med en vind, der ofte blæser fra vest, vil vinden bære støjen ind over byen, der i forvejen har en motorvej (E45) midt i byen. Aalborg bliver således omkranset af en motorvejsring, hvilket kun vil forøge støjniveauet. At byen vokser mod øst med det nye Supersygehus og mange virksomheder gør at behovet for transport ligger der og ikke i vest.

Etableringen blev for få år siden anslået til omkring 7 mia., hvor et tredje tunnelrør anslås at kunne gøres for en 3.del. Da der kun er køddannelse på E45 i nord og sydgående retning henholdsvis kort tid aften og morgen, kunne det tredje rør "vendes" efter behov og dermed hurtigt aflaste.
At alle åbenbart skal møde på samme tid i stedet for lidt forskudt undrer mig fortsat. Det vil løse problemet.

Den påtænkte linjeføring går desuden gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene Sammen med Amt, RN og EU-midler har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Dyrelivet bliver med den påtænkte linjeføring også forstyrret og ødelagt. Egholms har flere arter der er strengt beskyttede bilag IV-arter omfattet af EU's Habitatdirektiv som Odder, Strandtudse og flere arter af flagermus.
Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.
Og så er der odderne, der også lever og yngler i linjeføringen ovre på Egholm.

VVM er kun lavet for en linjeføring, så der er ikke meget at sammenligne med, men så længe der er andre muligheder, der vil belaste mindre på alle parametre: klima, økonomi, støj, helbred, natur, rekreative områder, vand etc., så skal den mulighed undersøges og benyttes. Alt andet er en hån mod os, vores verden og vores efterkommere.

Med venlig hilsen

Borger

Birgitte Due Thompson

Egholm Færgevej 11.2.22

9000 Aalborg

Mail: thompson.birgitte@gmail.com

Mobil: 40888406

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 27-12-2023 13:37

Sendt fra Mail til Windows
3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Jeg går ofte tur i Sofiendal- eller Hasseris Enge. Herfra kan man gå helt ned til Limfjorden. Hvor man kan se over til Egholm her er det også muligt at gå en dejlig tur i den frie natur og se en masse vilde dyr og planter, nogle er endda totalfredede i henhold til Natura 2000.
Blandt andet her vil Aalborg byråd samt flere nordjyske byråd anlægge en 20 km lang motorvej, som skal gå hen over Egholm, en firesporet ny tunnel, 6 tilslutningsanlæg og 11 broer/underføringer. Det er et projekt til 7,3 mia. kr., der ikke løser den primære opgave at skaffe ekstra kapacitet, der hvor behovet er.
Inden anlægsarbejdet er fuldført, vil belastningen ved den eksisterende Limfjordstunnel allerede være oppe på niveau som nu. En udvidelse af den eksisterende tunnel med et ekstra tresporet rør, vil være mere rentabelt både for miljøet og økonomien (den vil koste ca. det halve). Det afgørende er nemlig, at her bliver trafikbehovet bedre tilgodeset, da det er i nærheden af den nuværende E45, udviklingen sker: universitetet, supersygehus, havn og andre erhverv/industri.
Trafikken i det midterste rør kan vendes, så morgentrafikken kan gå i seks spor og tilsvarende for eftermiddagstrafikken. I praksis giver det en fordobling af kapaciteten, da det jo altid er spidsbelastningerne morgen og eftermiddag, der er de kritiske perioder. Behovet vil derfor være dækket i mange flere år. Desuden vil fleksibiliteten betyde, at eventuelle uheld i tunnelen vil kunne afhjælpes på en bedre måde, så trafikanterne ikke bliver så generet. Endelig bør det fremhæves, at der så også vil være penge til en langt bedre afskærmning af støjen på den nuværende E45.
Aalborg vil gerne promovere sig som en grøn by, Vi er heldige her i Aalborg at have naturen så tæt på. Bare en lille sejltur, og man er på Egholm, hvor man kan gå i fred og trafiksikkert med små børn. Hvis der kommer en motorvej hen over dette skønne område, vil det være ødelagt for altid for næste generation. Området ved tunnelen er ikke på samme måde naturskønt, så det vil ikke være så ødelæggende at udbygge motorvejen der.
Aalborg Kommune siger, de vil kompensere for det ødelagte naturområde. Jeg tror bare ikke, det er muligt at finde et tilsvarende bynært område – og hvad med alle de bilag IV dyre-og fuglearter, skal de bare lades i stikken?
Så længe der er mulighed for at udvide E45 med et ekstra rør eller lave en Citytunnel, bør de ansvarshavende vurdere dette

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Helle Moesgaard (helle.jsv7@gmail.com)
Titel: Lyt dog til sagkundskaben!
Sendt: 27-12-2023 12:53

Ønsker en bekræftelse af modtagelsen af mit høringssvar. Vh Helle

Beskæmmende med tonedøve politikere over for saglige konklusioner, der på det kraftigste advarer mod projekt motorvej over Egholm.

1. At føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvendingsområder er yderst risikabelt, især ved Drastrup, hvor området i dag er særligt beskyttet for at sikre rent drikkevand til ca. en tredjedel af Aalborg.

2. Bynær natur ødelægges og støjforurenes i ekstrem grad. P.g.a.vestenvind i langt højere grad end rapportens modelberegning.

3. I følge Kai A. Jørgensen, lektor emeritus er den samfundsmæssige værdi af vestforbindelse =0

4. Utallige er de undersøgelser, der bekræfter, at der findes alternativer til motorvej over Egholm, så lyt dog!

Vh Helle Moesgaard?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mariann Ladegaard Jeppesen (mladegaard@hotmail.dk)
Titel: Nej til Egholm motorvejsprojektet
Sendt: 27-12-2023 12:09

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdsplader. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set.

Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:
- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnellen på sigt, her vil stadig være kø om få år 🚗🚙🚕
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel 💸
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen 💥
- Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning ☠️
- Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder 🫧
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter 🦠

Linjeføringen er lige nu i høring - Jeg vil selv med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnellen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Kære politikere: vis mod! 🦁🦁 Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs 28% ifølge meningsmåling). Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Mvh. Mariann Jeppesen
Erasmusvej 2
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Cine Johansen (CJ1967@outlook.dk)
Titel: Fwd: Nej til Egholm motorvej
Sendt: 27-12-2023 02:24

Start på videresendt besked:

Fra: carsten johansen <cj1967@outlook.dk>
Dato: 19. december 2023 kl. 13.51.24 CET
Til: trm@trm.dk
Emne: Nej til Egholm motorvej

Hej
Jeg er en pige på 10 år, jeg er meget i mod Egholm motorvejen. At bygge en motorvej over Egholm vil ødelægge den dejligste ø vi har i Aalborg. Mange skoler besøger den hvert år.
Det vil ødelægge dyrelivet for rigtig mange dyr, der ikke har andre steder at være. Også den fredede Odder, som nogen nu vil jage væk med høje lyde og hunde. Det er ikke lovligt. Det er dyreplageri og så ovenikøbet af et fredet dyr. Jeg bliver meget ked af det og det er ikke i orden af Folketinget der laver love og regler ikke overholder dem.
Og det er IKKE strengt nødvendigt at bygge en motorvej over Egholm. Der er så mange andre muligheder for den motorvej.
Og der er ALDRIG en undskyldning for mishandling af dyr.
Egholm skal bevares som den dejlige ø den er, hvor skolerne og alle andre kan besøge den og nyde naturen. Og dyrene skal have lov til at beholde deres hjem.
Det er dyrene, naturens og børnenes fremtid det handler om.
Hilsen Cine
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bo Hoejsgaard (bo_hoejsgaard@yahoo.dk)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 25-12-2023 21:09
Bilag: IKndsigense 2023-2024 egholmforbindelsen.docx;

Hermed følger mit høringssvar vedrørende Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg modtager gerne en kvittering for modtagelsen af mit høringssvar.

Med venlig hilsen

Bo Højsgaard
Bygaden 34c
9000 Aalborg

Aalborg, den 25.12.2023

Høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af en 3. Linfjordsforbindelse.

Som borger i den vestlige del af Aalborg, har jeg fulgt den efterhånden langstrakte proces i forbindelse med anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg er ikke uenig i behovet for en løsning af behovet for en bedre trafikafvikling over/under Limfjorden, idet de nuværende 2 forbindelser i Aalborg (der ses bort fra Kulturbroen) er stærkt overbelastet i myldretiden.

Jeg er dog af den opfattelse, at den vestlige linjeføring hen over Egholm ikke er den rigtige løsning.

Derfor ønsker jeg hermed at gøre indsigelse mod forslaget om den vestlige linjeføring hen over Egholm med baggrund i følgende punkter:

- Støj
  Den vestlige linjeføring vil medføre et stort støjpres på en stor den af de bydele, der ligger i den vestlige del af Aalborg og Nørresundby. Den almindeligt forekommende vindretning vil fremme denne støjspredning i det vestlige Aalborg, til stor gene for mange tusinde mennesker.

- Drikkevandsbeskyttelse
  Linjeføringen fører hen over betydelige drikkevandsressourcer i Drastrup og Hasseris Enge, som i høj grad skal beskyttes.

- Miljø
  Linjeføringen går igennem asbestdeponier, hvor anlægget af motorvejsforbindelsen kan have store konsekvenser ved frigivelse af asbest.

- Natur
  Linjeføringen hen over Egholm vil være ødelæggende for den enestående natur, der er på øen. Øen har store rekreative værdier for befolkningen i Aalborg og samtidig er der flere beskyttede arter, der har yngle- og tilholdssted på og ved øen samt i det nærliggende NATURA 2000 område.

- Rentabilitet
  Der har været fremført mange synspunkter vedrørende rentabiliteten af den foreslåede løsning. Jeg er ikke overbevist om, at der er tale om den samfundsmæssigt mest rentable løsning.

En løsning med et 3. rør ved den nuværende tunnel, virker for mig som en bedre løsning. Her vil man kunne imødegå flere af de forannævnte indsigelser.

Som dokumentation for mine indsigelsespunkter, vil jeg henvise til de argumenter der fremføres af

- Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen,
- Danmarks Naturfredningsforening,
- Tænketanken GeoHav
- Trafikalt Folkeparti

Med venlig hilsen

Bo Højsgaard
Bygaden 34c
9000 Aalborg

Mobil 40802881

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dorthe Kildedal Nielsen (mail@dorthekildedal.dk)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 25-12-2023 17:12

Jeg ønsker hermed at indgive et høringssvar

Jeg er imod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm af en lang række grunde. Først og fremmest fordi naturen og miljøet bør prioriteres højere end trafik. En vestlig motorvej vil gå gennem levesteder for meget sjældne og truede dyrearter bl.a. lysbuget knortegås, odder, strandtudse og flagermus. Det er desuden en vigtig faktor for borgernes sundhed og trivsel at have adgang til grønne områder. Egholm er en helt unik naturperle for alle borgere i Aalborg og omegn. Den politiske prioritering er helt forkert og slet ikke i trit med tiden.
Støjen fra en ny motorvej er en anden vigtig grund. Det er en veldokumenteret viden at støj meget sundhedsskadeligt, mens adgangen til natur fremmer den mentale sundhed. Som borger i Aalborg er det meget, meget trist at være vidne til, at byen skal støjforurenes mere end den allerede er
Mvh
Dorthe Kildedal Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lauge Johannes Hansen (laugejohanneshansen@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 25-12-2023 15:46

Goddag transportminister.

Som ung Nordjyde kan jeg godt forstå at man vil gøre trafikken bedre for Nordjyderne.

Men som ungt menneske ser jeg det som essentielt at begrænse persontrafikken for vores fremtids skyld. Derfor mener jeg at det er et enormt selvmål at investere i en motorvej når den oven i købet vil få konsekvenser for naturen i området omkring Egholm. For ikke at tale om de støjgener der vil gøre sig gældende for os Nordjyder i området.

Jeg mener at vi skal arbejde for mere natur i Nordjylland, ikke mindre. Og den erstatningsnatur som vejdirektoratet har foreslået er langt fra tilstrækkelig til at udbedre de miljømæssige konsekvenser motorvejen vil få for naturen.

Jeg ser gerne at vi på sigt omdanner landbrug til fri natur. Selvfølgelig gennem aftaler med landmændene, så de ikke skal betale prisen for et bedre Nordjylland.

Men prisen for at modarbejde naturen kan blive højere end nogle af os er villige til at betale.

Mvh

Lauge Johannes Hansen, 24 år

Ravnstrup, Løgstør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Poulsen (peterpoulsen2@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 25-12-2023 13:03
Bilag: Høringssvar ifm. forslag l anlægsloven fra Peter Poulsen.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar.

Mvh Peter Poulsen

-- AKT 311289 -- BILAG 852 -- [Høringssvar ifm. forslag I anlægsloven fra Peter Poulsen] --

Aalborg, d. 23. december 2023

Høringssvar ifm. forslag I anlægsloven

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af række årsager. Dog er to specifikke årsager dem der vejer tungest:

- En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

- En anden og lige så væsentlig årsag er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Med venlig hilsen

Peter Poulsen
Tømrergyden 6, 9000 Aalborg
Tlf. 26258516 - e-mail peterpoulsen2@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Leah Koldkjær Pedersen (leahkoldkjaer@gmail.com)
Titel: Nej til Egholm motorvej
Sendt: 24-12-2023 14:52

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer
til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægger flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen

Leah

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Holm Nørgaard (per.holm.norgaard@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 23-12-2023 17:27
Bilag: Høringssvar ifm. forslag I anlægsloven fra Per Holm Nørgaard.pdf;

Goddag,

Vedhæftet indsendes høringssvar ifm. Forslag I Anlægsloven.

Med venlig hilsen

Per Holm Nørgaard
Tømrergyden 6, 9000 Aalborg
Tlf. 5052 4885
E-mail per.holm.norgaard@gmail.com

-- AKT 311289 -- BILAG 855 -- [Høringssvar ifm. forslag I anlægsloven fra Per Holm Nørgaard] --

Aalborg, d. 23. december 2023

Høringssvar ifm. forslag I anlægsloven

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af række årsager. Dog er to specifikke årsager dem der vejer tungest:

- En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

- En anden og lige så væsentlig årsag er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Med venlig hilsen

Per Holm Nørgaard
Tømrergyden 6, 9000 Aalborg
Tlf. 50524885 - e-mail per.holm.norgaard@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte & Per Nørgaard (c-p@anholmnorgaard.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 23-12-2023 17:27
Bilag: Høringssvar ifm. forslag l anlægsloven fra Charlotte Anholm Nørgaard.pdf;

Goddag,

Vedhæftet indsendes høringssvar til Forslag l Anlægsloven.

Med venlig hilsen

Charlotte Anholm Nørgaard
Tømrergyden 6, 9000 Aalborg
Tlf. 28777885 – e-mail c-p@anholmnorgaard.dk

-- AKT 311289 -- BILAG 857 -- [Høringssvar ifm. forslag I anlægsloven fra Charlotte Anholm Nørgaard] --

Aalborg, d. 23. december 2023

Høringssvar ifm. forslag I anlægsloven

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af række årsager. Dog er to specifikke årsager dem der vejer tungest:

- En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

- En anden og lige så væsentlig årsag er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Med venlig hilsen

Charlotte Anholm Nørgaard
Tømrergyden 6, 9000 Aalborg
Tlf. 28777885 - e-mail c-p@anholmnorgaard.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 23-12-2023 15:21
Bilag: Den 3. Limfjordsforbindelse - generel betragtning.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Den 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke os og alle kommende generationer.

Mange ønsker en bedre 3. Limfjordsforbindelse, og den skal nok komme.
Men at lægge den som en vestforbindelse er helt galt.

Der er rigtig mange argumenter imod Egholmslinjen:

- Den aflaster ikke tunnellen nok, ifølge Vejdirektoratet selv, så kommer et 3. rør alligevel om nogle år
- Byen har udviklet sig meget mod øst siden beslutningen om vestforbindelse blev taget, og det fortsætter.

- Egholmmotorvejen gennemskærer den mest stille del af Danmarks mest støjbelastede by, Aalborg.
- Støjen fra motorvejen - fra Egholm/fra den høje bro Egholm-Lindholm/fra højbroen igennem Lindholm der føres højt over Thistedvej og jernbanen - bæres med vestenvinden ind over byområderne og det store, stille, rekreative fjordområde hvor vi går/løber/hviler/sejler.
- Og det kan ikke støjdæmpes pga. højden.
- Støjberegningerne tager ikke højde for lokale vindforhold.
I Nordjylland blæser det næsten altid friskt, og især langs fjorden og langt den meste af tiden fra vest. Desuden bruges døgn-middel værdi, så der er meget mere støj i dagtimerne end det, der vises i høringsmaterialet. Det stigende terræn på begge sider af fjorden øger støjen meget. Det er heller ikke medtaget.
Der bliver i Hasseris og Lindholm støj, som vi hører klagerne fra Silkeborg.
- I indre Hasseris vil alle på bakken mod Mølleparken få direkte udsyn mod nord over til broen Egholm-Lindholm, så støjen bliver tydelig. Også for dem mellem Hasserisvej og vestbyen. De er tættere på. Meget værre er det i Lindholm og Nørresundby.
- Der bliver nogle lavere huspriser i støjområderne.
- Sofiendal, Hasseris, Lindholm og fjordområdet vil en støjkatastrofe af dimensioner blive en realitet, da den planlagte afskærmning i sidste VVM-rapport på 2,9 km på Egholmlinjen, er halveret i den senest opdaterede miljøkonsekvensrapport for 2023.
- Til gengæld har myndighederne anvendt 45% af de samlede støjskærme til at reducere støjen på E45 ved Dall Villaby, der er hårdt belastet med vejstøj i forvejen.
- Denne støjreduktion har man så trukket fra i den samlede støjberegning for hele Egholmlinjen.
Men den på papiret fine beregning hjælper ikke borgerne langs Egholmlinjen. Effekten hjælper borgerne ved Egholmlinjen lige så meget, som sætter man en støjskærm op i Høje Tåstrup, pointerer støjspecialist Henrik Sakstrup.
- Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt.

- Et 3. rør i øst med vendbar trafik er tilstrækkeligt og bedre, og den øgede trafik i øst øger ikke støjniveauet, da det er nået et max volumen, hvorfor den ikke øges meget ved øget trafik, ifl. Støjspecialister.
- Støjdæmp øst-forbindelsen med bærende overdækning, som A7 nu bliver det i Hamburg.
Så kan der oven i købet anlægges et grønt område eller utopisk bygges huse ovenpå hele vejen. Byggegrundenes pris kan jo betale overdækningen. Ren win-win.!!!

- Hvis man besøger havnen ved Musikkens Hus en hverdag kl. 16.00 med lidt vestenvind, kan man høre, hvor meget Limfjordsbroen, hvor man må køre 50km/t støjer på 1,4 km afstand. En afstand som omtrent svarer til afstanden fra Egholm. Det er det rene ingenting ift. en motorvej med 130 km/t.
Køre man til det vestlige Vestbjerg og høre E39 på afstand. Så bliver man forfærdet.

- Odderne og andet må bare vige for “fremskridt”
Præcis det argument har bragt os alle dertil, hvor verdens arter og biodiversitet nu er på voldsom retur.
Odderen vil man skræmme væk, med helt udanske og rent dyrplageriske metoder. Totalt uhørt. Vi, Danmark har underskrevet EU’s habitatdirektivet. Politikerne bliver kriminelle.

- Og så er der lige asbesten som man har erkendt kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved grundvandssænkningen. Og hvor 20% af det opgravede materiale med asbest forventes tabt, når det sejles til asbestdepotet i Rærup, så vi får asbest spredt over hele Limfjorden. Vester Fjordbad, som rigtig mange borgere fra Aalborg og omegn besøger flittigt om sommeren kan blive farligt at bade i pga. asbestforureningen.

- Både støj og asbest er jo bevist sundhedsskadelig.

- 11 borgmestre er enige om at forbindelsen skal bygges. De er helt ligeglade med, hvilke kvaliteter Aalborg mister. Og de 10 betaler heller ikke 600 mio. som Aalborg er tvunget til.
De 10 vil stensikkert også være tilfredse med et 3. tunnelrør i øst, da Egholmforbindelsen kun giver en besparelse på ca. 7-10 min i forhold til at blive på en udvidet E45. Så det vil ikke bremse udviklingen nordenfjords. I det hele taget er der slet ikke planlagt nogen udvikling mod vest. .
Området vest for Aalborg egner sig ikke til yderligere byudvikling pga. vandindvinding og lavt terræn og meget sumpede områder.

Husk 60% af borgerne i Aalborg er imod forbindelsen. Og 65% af Hasseris borgere er imod. Det må I, som politikere, da tage hensyn til.

Egholmlinjen er i strid med RUS indsatsområder om ”Renere natur og miljø” samt ”Bedre trivsel og sundhed”. »Region Nordjylland har ingen saglige grunde til at anbefaler en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, men kun saglige grunde for aktivt at modsætte sig den linjeføring.

Håber der findes begavede folk i Folketinget, der kan se, hvor dyrt og meningsløst, det vil være at lægge motorvejen over Egholm. Håber politikerne bliver fristillet, og ikke er under pres, rent partipolitisk, når Anlægsloven skal vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Jensen (pj@stevnmail.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 23-12-2023 12:21

Natur- og rekreative områder eller en motorvej over Egholm. Jeg ved godt, hvad jeg foretrækker.

Ødelæg ikke de rekreative naturområder i Aalborgs vestlige fjordenge. De har stort potentiale for fremtiden.

Politikerne i Aalborg Kommune har en fantastisk mulighed for at skabe et stort sammenhængende rekreativt område vest for Aalborg. I store træk det der hedder Sofiendals Enge (i syd) og Hasseris enge (i nord).
Et område fra Drastrup by, inklusive Drastrup Skov - med kæmpehøjen Odderhøj som det sydligste punkt og Hasseris Skov som det vestligste - hele vejen ud til fjorden. Det, der kræves er faktisk bare, at politikerne (regering, folketing, region, kommune) ombestemmer sig og lader være med at ødelægge området ved at anlægge en støjende Egholm motorvej igennem det. Området benyttes nemlig allerede som rekreativt område. Specielt er de nye søer ved Sofiendals Enge meget populære at vandre rundt omkring for områdets beboere, men også borgere fra Aalborgs andre kvarterer benytter stierne omkring søerne, hvor der er masser af ænder, enkelte svaner og hejrer, men også mere eksotiske fugle har fundet vej dertil. For eksempel sølvhejrer og traner etc. Ude i engene ser man ind imellem flokke af rådyr. Når man bevæger sig derud, oplever man oftest en stilhed, der er sjælden så tæt ved en storby. En stilhed, der giver ro i tanker og krop. Når vinden kommer fra syd, hvilket er sjældent, kan man dog høre trafikken på motortrafikvejen til Nibe. Lige nu er engområdet for en stor del - med en graverende undtagelse som jeg kommer ind på i mit høringssvar om asbest - anlagt som marker. Jeg forestiller mig, at kommunen på sigt kan opkøbe disse og med tiden stoppe dræningen af markerne. Og Hasseris Å, hvor der efter sigende lever oddere, kan bringes tilbage i et snoet forløb. Når der kommer mere vand i området, vil engene efterhånden få sin oprindelige plantevækst tilbage, hvilket er godt og nødvendigt for biodiversiteten. Samtidig vil de områder, der vil komme til at stå under vand, fastholde CO_2 under vandfladen, hvilket er godt for - ja essentielt - for klimaet. Som jeg forstår det, efter at COP28 er afviklet uden at nå frem til en slutdato for brug af fossile brændsler, vil klimaet blive ved med at blive varmere. Med vildere og vildere vejr som resultat. Aalborg midtby ligger lavt og risikerer med tiden at blive oversvømmet. Jeg forestiller mig, at engområdet med tiden kan fungere som en svamp, der tager det overskydende vand, hvorved Aalborg C har bedre chancer for at undgå oversvømmelser. En sådan chance bør ikke ødelægges ved at placere en motorvej hen over det lavt liggende område.
Men at engområdet kan have en vigtig funktion i hidsige vejrsituationer, betyder jo ikke, at man ikke kan nyde det i det daglige. Med vandre/cykle stier rundt i området og med shelters og bålpladser, vil hele området blive til glæde og gavn for Aalborgs borgere og for turister fra nær og fjern. Selvfølgelig skal der , efterhånden som naturen vender tilbage til området, sættes skilte op, der informere om dyre- og planteliv.
Ja, og så er der jo lige grundvandet, som er blevet dyrket som det reneste, fineste drikkevand i de sidste tredive år, efter at Drastrup Skov blev plantet. En tredjedel af Aalborgs befolkning får drikkevand herfra og det vil vi gerne blive ved med.
Giv Aalborg en chance for at blive en grøn og sund by. Drop Egholm motorvejen, før det er for sent. Der er billigere muligheder for udbygning af fjordkrydsningen ved Limfjordstunnelen. Her tænker jeg på et ekstra tunnelrør med vendbare baner eller en Citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning står bag. En østlig forbindelse vil, uanset hvilken af de to modeller, der vælges, have en meget mere effektiv trafikafvikling, da den fører trafikken fra Vendsyssel langt mere direkte til de mange store arbejdspladser, der ligger i Aalborg Øst. Herunder også det nye supersygehus.
Også ved trafikuheld i Limfjordstunnelen vil trafikken kunne afvikles optimalt, da den hurtigt kan føres over i det nye rør i modsætning til den lange ekstratur i stangtrafik fra E45 igennem Nørresundby, hen over Egholm og ind igennem hele Aalborg. Uanset hvilken østlig model, der vælges, vil støjforureningen ikke vokse markant. Og de østlige modeller vil ikke ødelægge natur.

Altså, der er absolut ingen grund til at ødelægge et stykke natur, der har potentiale til at blive noget stort, når der er billigere og bedre alternativer, der ligger lige for.

Drop Egholm motorvejen.

Sendt fra min Galaxy

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Abdul Ghani Paracha (parachaabdulghani@gmail.com)
Titel: Egholm motorvejen er en fejl, som I politikere ikke ønsker at begå
Sendt: 22-12-2023 17:37

Mit største juleønske: modige politikere 🎁🙏🔲 Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdsplader. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set. Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser: - Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnellen på sigt, her vil stadig være kø om få år 🚗🚐🚗 - Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel 💸 - Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen💥 - Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning ☠️ - Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder 🫧 - Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter 🦕 Linjeføringen er lige nu i høring, og alle kan sende høringssvar, se https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse eller få vejledning på facebooksiden for 'Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen'. Det vil jeg opfordre alle til. Jeg vil selv med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnellen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken! Kære politikere: vis mod! 🦁🦁 Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs 28% ifølge meningsmåling). Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Venlig hilsen
Abdul Ghani Paracha
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: E S (skorping@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod en motorvej over Egholm
Sendt: 22-12-2023 10:29

Indsigelse mod en tredje limfjordsforbindelse

Støj

Jeg er imod en motorvej over Egholm af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje".

I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Trafik

En anden grund er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig

langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus.

Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen.

Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Økonomi

Jeg er også imod en motorvej vest om Aalborg af økonomiske grunde. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild.

Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Emborg Svendsen
Buderupholmvej 37
9530 Støvring
E-mail skorping@hotmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høring Egholm motorvejen en by omringet af motorveje
Sendt: 22-12-2023 09:37

Jeg vil gerne have bekræftelse på, at denne mail er modtaget.

Aalborg, en by omringet af motorveje

Har Egholm motorvejen overhovedet en berettigelse? Nej!
Har de østlige alternativer en berettigelse? Ja, og der bør laves en VVM, hvad disse to alternativer angår.

Nej, Egholm motorvejen har overhovedet ingen berettigelse. Det blev faktisk allerede slået fast i VVM 21, at Egholm motorvejen har en meget dårlig forrentning. Og sidst er det afsløret af lektor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet og ekspert i samfundsøkonomi, at det er en meget dårlig forretning at bygge Danmarks dyreste motorvejsstrækning. På ti år er motorvejen blevet 50% dyrere og gevinsten er halveret. Nytteværdien er lig med 0 (nul).

Personligt har jeg oplevet de lange køer, der opstår i og omkring Aalborg by ved større trafikale uheld i Limfjordstunnelen. Jeg kan overhovedet ikke se, at de skulle blive mindre med en motorvej over Egholm på den anden side af byen. Tværtimod.
Jeg vil ihvertfald nødigt være bosiddende i den nye bydel ved Stigsparken i Nørresundby eller i Vodskov, den dag trafikken er brudt fuldstændig sammen i Limfjordstunnelen og mit barn pludselig får brug for en akut ambulance. Så er hele vejen igennem Nørresundby, hen over Egholm og ind igennem Aalborg i en uendelig kø af biler altså meget lang og direkte livstruende. En tur, der er dobbelt så lang, som hvis der havde været et ekstra rør ved Limfjordstunnelen.
Limfjordsbroen stopper selvfølgelig til som det første. Som altid.
Linjeføringen over Egholm er da også blevet stærkt kritiseret af lokale specialister som civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen og føromtalte lektor emeritus Kaj A. Jørgensen.

"Udgiften kan dog reduceres med op mod 2,5 mia. kr. med en alternativ linjeføring, lyder det nu fra to trafikforskere, professor Otto Anker Nielsen, leder af transportdivisionen DTU, og lektor emeritus Anker Lohman-Hansen, Aalborg Universitet.

Forslaget omfatter en ekstra tunnel vest for den eksisterende Limfjordstunnel, som går fra det centrale Aalborg til E45 i Nørresundby og således kan trække bytrafikken for dermed at aflaste Limfjordstunnellen.

Professor Mogens Fosgerau fra Økonomisk Institut ved Københavns Universitet, har ikke noget med tunnel-forslaget at gøre, men støtter idéen. Ifølge ham er økonomien i Egholm-forbindelsen den dårligste i projekterne i den nye infrastrukturplan.

– Hvis den tredje Limfjordsforbindelse havde ligget alle andre steder i landet, ville ingen have tænkt på at gennemføre den. Det sker kun, fordi der ikke er andre projekter i Nordjylland, siger Mogens Fosgerau". Kilde: Netavisen Søfart, 19.01.22 i en artikel om Egholm motorvejen.

Når jeg læser ovenstående uddrag af artiklen i Netavisen Søfart, får jeg den tanke, at nordjyske politikere

har følt sig snydt for ikke at få noget. De har haft deres lobbyisters hjælp til at hjælpe sig med at HANDLE sig frem til en aftale.
Hvis du stemmer på Egholm motorvejen, stemmer jeg på ….
Og til sidst har der ikke været anden mulighed end at give dem noget - Egholm motorvejen. Og nu, da de har fået det allerdyreste (og tåbeligste) projekt, er de stolte, at de fik det hevet hjem. Og de er i gæld til nogen af de andre på Tinge, der måske har fået hevet et tåbeligt projekt hjem på grund af de nordjyske politikere.
Og nu vil de for alt i verden ikke indrømme, at Egholm motorvejen er - ja, det tåbeligste af alle projekter. Og på alle parametre omhandlende trafik, som dette høringsbrev handler om, men også drikkevand, støj, asbestforurening, ødelæggelse af rekreative områder og natur. Og under natur, ødelæggelse af habitater og fourageringssteder for ved EUlov beskyttede dyr og fugle. Og selvfølgelig, som ovenfor omtalt af eksperterne: en rigtig dårlig økonomi.
Men det kan da ikke være meningen, at Aalborg by skal ødelægges og at tusindvis af mennesker skal komme til at lide af sundhedsskadelig støj, få dårligt drikkevand etc. fordi man inde i Folketingssalen leger købmænd og giver håndslag, som de så ikke kan bryde igen, fordi de føler sig mere solidariske med de andre medlemmer af Folketinget end med de vælgere, der har valgt dem.

Selvfølgelig bør regering og Folketing droppe Egholmlinjeføringen og genoverveje De østlige alternativer, sådan som eksperterne foreslår:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i
forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller citytunnellen, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Der mangler en offentlig undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet.
Rentabiliteten af disse burde som minimum have været beskrevet i MKV 23. Det er desværre ikke sket og derfor mener jeg faktisk, at MKV23 og dermed VVM23 er en ommer.

Ekstra konsekvenser og omkostninger ved forventelige vejændringer?

Aalborg Kommune skal sandsynligvis slås med en masse ekstra omkostninger, hvis man placerer en ny fjordforbindelse via Egholm. Den går jo vest om centrum, samtidig med, at de fleste/største rejsemål - heriblandt rigtig mange store arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus - ligger øst for. Det vil sige, at mange af de tværgående veje i og omkring Aalborg Centrum, der nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad.
Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. For eksempel må man forvente en stærk stigning af trafikstøj, ikke kun fra motorvejen, men også fra de mange tværgående veje, som skal flytte trafikken imellem de to motorveje, der vil komme til at omkranse byen.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kathe Fogde (fogdekathe@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmsmotorvejen
Sendt: 22-12-2023 08:51
Bilag: 20231220_Argumenter imod Egholmslinjen_Jan Varberg Olsen.pdf;

Hermed Indsigelse - Argumenter imod Egholmslinjen

Med venlig hilsen
Kathe Fogde

Argumenter imod Egholmslinjen

Argumenterne imod den valgte linjeføring er mange.

Økonomisk Estimeret koster en motorvej over Egholm ca 7,9 mia. kroner, heraf er 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0. I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm,

Trafikalt I dag koster det ca. en kvart mia. om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.
Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.

Trafikalt ugennemtænkt og potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.

Der sker i dag en større udbygning med arbejdspladser i Øst, heraf Supersygehuset og arealet ved Aalborg Havn, Simens, Bladt m.fl. Senest har HMF meddelt at de flytter i området.

Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 nye borgere vil blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.

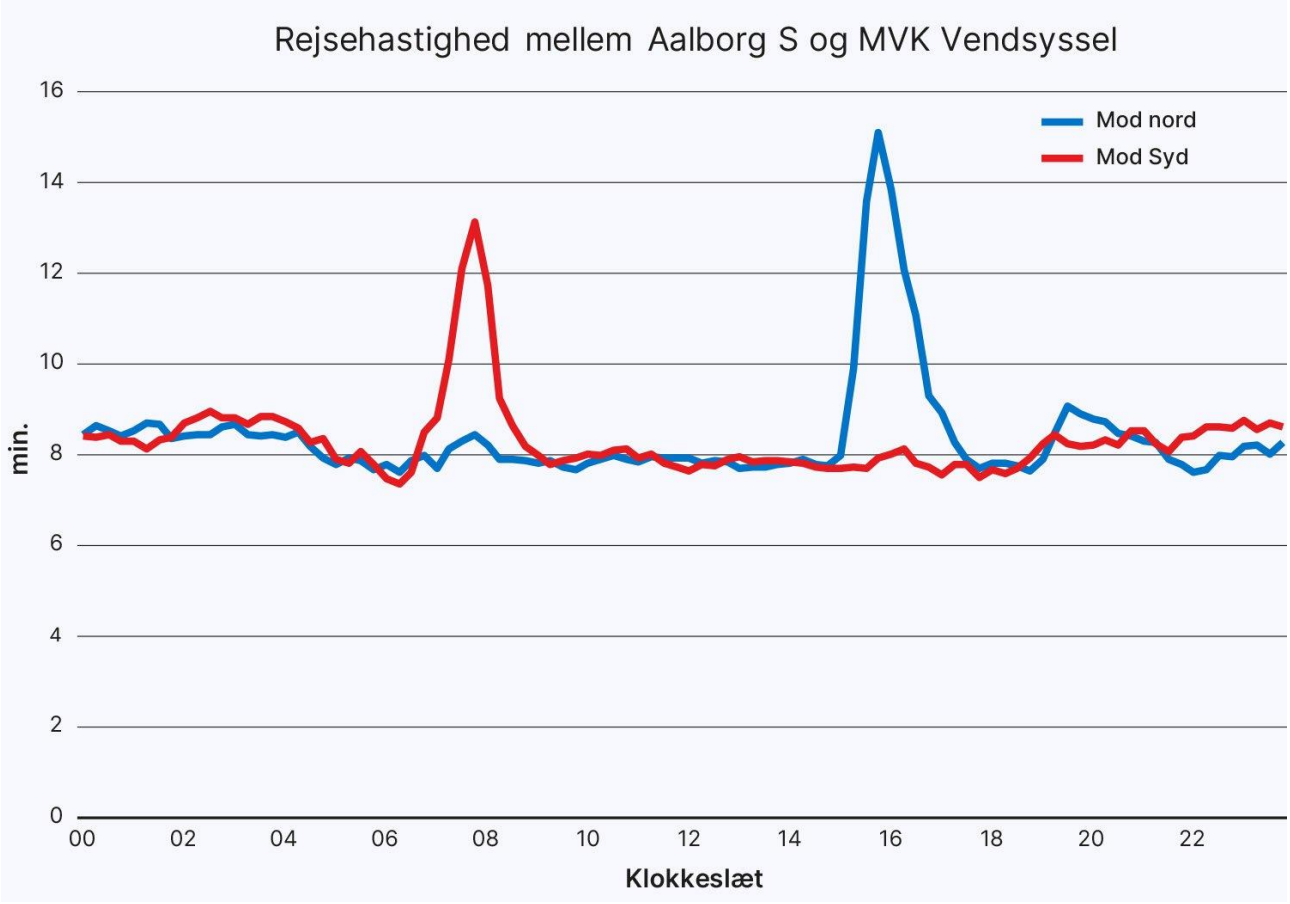
Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988.

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.

Naturen presses, når det etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

Bynære rekreative områder ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres. Samtidig lukkes byen inde i en svæver motorvejsring med voldsomt forringede muligheder for at udvide byen.

Visionsløs, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer. Når først en motorvej er etableret, ligger asfalten uigenkaldeligt fast.



Vejdirektoratet: Gennemsnitlige rejsehastigheder på den 12,7 km lange strækning. “Under normale forhold skal den gennemkørende trafik således påregne en rejsetidsforøgelse på maksimalt 5 minutter i sydgående retning om morgenen og 7 minutter i nordgående retning om eftermiddagen.” (Vejdirektoratet)

Kort baggrund

Udfordringen bag den planlagte Egholmmotorvej er, at der mangler kapacitet i den nuværende tunnel. Ikke hele døgnet og ikke på hele strækningen. Men i umiddelbar forbindelse med E45 Limfjordstunnellen, navnligt i myldretiden i hhv. sydgående retning om morgenen og omvendt i nordgående retning om eftermiddagen. Forsinkelsen svarer ifølge Vejdirektoratet i gennemsnit til op til 5-7 minutter i de to myldretidsperioder (fraset ved uheld).

De fleste - men ikke alle - borgere og virksomheder ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, men ikke med den vedtagne linjeføring via Egholm. Flere opinionsundersøgelser i befolkningen har gennem årene vist det samme; nemlig et flertal imod Egholmlinjen. Alligevel er den reelle, saglige, inkluderende, visionære og fremtidssikrende debat udeblevet.

Jan Varberg Olsen
Ledavej 11E
9210 Aalborg SØ
5151 5422
jan@varbergmanagement.dk

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Frederik Olsen (Frederik_Olsen6@outlook.com)
Titel: 3.limfjordsforbindelse (mening/forslag)
Sendt: 21-12-2023 20:11

Mit navn er Frederik Olsen.

Jeg vil gerne tilkendegive min mening om den 3.limfjordsforbindelse.

For det første, er det selvfølgelig positivt at vi skal følge med udviklingen og udvikle vores infrastruktur.

Men det positive lader jeg stå der. For nu vil jeg nævne det trælse. Jeg og mange andre borgere er forfærdede over, at en grøn plet, oase, vores allesammens pusterum, skal ØDELÆGGES, af en motorvej. Egholm har en helt særlig betydning for mange borgere. Øen er en del af Aalborgs DNA og noget som vi allesammen skal være stolte af og værne om.

Vi lever i en tid hvor den grønne omstilling og at vi skal passe på klimaet fylder mere og mere. Derfor er det også mig uforståeligt, hvorfor man vil ØDELÆGGE dette skønne område. Ikke nok med at det er noget som vi alle har fornøjelse af, man risikere også at gamble med klimaets ve og vel- og det er presset i forvejen. Grønne områder har vi også pligt til at passe på, da områder som Egholm, kan være med til at gøre verden til et bedre sted at være- set med et klimaperspektiv og et menneskeligt/ansvarligt perspektiv.

Det vil være så uendeligt trist, hvis projektet gennemføres- en SKANDALE. Et mørkt kapitel i Aalborgs historie. Et mord og en skændsel overfor den natur som vi alle er forpligtet til at passe på. Vi risikere at truede dyrearter og planter forgår, og vil være væk for evigt, hvis projektet gennemføres…. Noget som ikke påvirker OS på kort sigt, men på langt sigt- har det store konsekvenser. Men der er andet liv, der mærker det MED DET SAMME, fra første spadestik og det er forfærdeligt. Derudover er der også omkringliggende områder som Mølholm og andre der bliver påvirket NEGATIVT, for mange borgere har det uoverstigelige konsekvenser…. Søvnløse nætter, svigtende helbred- det kan man ikke byde nogen.

Hvad foreslår jeg så i stedet?

Her bør vi se på limfjordstunellen. Den står overfor en renovering i fremtiden. Der foreslår jeg at man i samme ombæring anlægger en uvidelse af det eksisterende tunnelsystem og en udvidelse af motorvejen. Så SLIPPER vi for at koste på en renovering af tunellen (som helt sikkert skal gøres i nær fremtid) og en 3. limfjordsforbindelse et andet sted på samme tid, da det hele kan klares på ét sted-nemlig ved og i tunellen.

Det er en løsning som vil gavne os alle på sigt. Derudover er der allerede et eksisterende vejnet, der kan udvikles og bygges videre på. (E45 og E39)

Det vil jo påvirke trafikken negativt?

-Ja, men så kan man bruge et tunnelrør, hvor trafikken kan føres igennem, som vi allerede gør om aftenen- når der er arbejde i tunellen.

Bliver det ikke for dyrt?

-NEJ, de beløb der allerede er på bordet, burde kunne række til dette forslag. Ydermere kan der faktisk være penge at spare, da jeg som tidligere har skrevet, allerede er et eksisterende vejnet som kan udvikles og udbygges. Hvorimod den 3. limfjordsforbindelse som den foreligger nu, skal bruge et HELT nyt vejnet og der skal udvikles HELT nye løsninger- noget som er helt hen i vejret og uhyggeligt dyrt… når man allerede har noget som man kan udvikle og bygge på.

Vi kan bare se på det støjværn som bygges lige nu. Det kan det også sagtens lade sig gøre, at få trafikken til at glide, på trods af et stort anlægsarbejde.

Med ønske om en god og hyggelig jul.

Grønne og menneskelige hilsner. På vores alles, miljøets og dyrenes vegne.

Frederik Olsen
(Borger, Aalborg kommune)

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 21-12-2023 15:12

Kære trafikminister og folketing

Det fremgår af udkast til Anlægslov:

"Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfunds-mæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brug-bare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning."

En 3. limfjordsforbindelse er givet samfundsmæssig nødvendig, men den bør ikke nødvendigvis føres over Egholm, da der helt klart findes brugbare, mindre natur og støjbelastende samt billigere alternativer, man har blot fravalgt at undersøge dem forsvarligt.

Et tredje tunnelrør ved E45 med 2-3 spor og vendbar trafik er et af de brugbare alternativer, som endog giver en væsentlig større økonomisk afkastning.

Stop Egholmløsningen mens tid er og få E45 løsningen undersøgt forsvarligt

Den bliver alligevel nødvendig iflg. Vejdirektoratets egne tal.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 21-12-2023 12:54

Kære trafikminister og folketing

Jeg vil gerne gøre alle jer politikere lysende klart, at der er et folkeligt flertal i Aalborg Kommune, der er imod at øse penge i milliard-klassen ud på et projekt, som både er dyrere, dårligere for trafikken og dårligere for miljøet, end det alternativ, der slet ikke får den opmærksomhed fra politisk side, det burde: En udvidelse ved den eksisterende tunnel.

Det er skandaløst, at man vil gennemtrumfe en plan, der er forældet, sporadisk opdateret, men ikke fulgt op af at undersøge og beskrive et alternativt løsningsforslag, en samfundsmæssigt langt mere fornuftig plan, der ligger lige for. Som er trafikalt bedre. Som er miljømæssigt bedre. Og som er væsentligt billigere.

I er allesammen valgt til at varetage vore, borgernes interesser, og det skal ikke ske via udemokratiske trafikforlig, der ikke er ordentligt undersøgt og som bygger på: "hvis du får dit og jeg får mit, så er vi enige".

En VVM er ikke et udtryk for, at der er tale om et godt projekt, men udelukkende en rapport, der skal udarbejdes for at skabe et fornuftigt beslutningsgrundlag for borgere og politikere. Og det er ikke sket i nærværende tilfælde, da man alt for tidligt har lagt sig fast på en løsning og fravalgt en seriøs undersøgelse af alternativerne.

Vi har, som borgere i Aalborg Kommune, ret til at fremhæve de gener, en trafikal kaos-situation i vestbyen vil skabe med en Egholmforbindelse. Og så må vore nordenfjords medborgere acceptere, at deres transport gennem vores kommune fortsat skal finde sted via E45 – og det på en måde, der fuldt ud vil være tilfredsstillende for alle parter.

Vi vil jo - næsten - alle gerne have en tredje Limfjordsforbindelse.

Vi vil bare ikke lade vores sunde fornuft blive trampet på og puttet ned i en kasse, der behager en politisk elite, som stemmer efter andre (egoistiske ?) mål.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbeth Vinther (lisbeth-vinther@vinsor.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse !
Sendt: 21-12-2023 11:31

Mit største juleønske: modige politikere

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdsplader. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set.

Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:
- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnellen på sigt, her vil stadig være kø om få år
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen
- Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning
- Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Linjeføringen er lige nu i høring - Jeg vil selv med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnellen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Kære politikere: vis mod! Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs 28% ifølge meningsmåling). Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Mvh Lisbeth Vinther
Slåenvej 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna sarauw (annasarauw@hotmail.com)
Titel: Nej til Egholm motorvej
Sendt: 20-12-2023 21:18

Til Transportministeriet,

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at ødelægge flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere i vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Det er jeres ansvar at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Anna Sarauw

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Signe Frydendahl (sfrydendahl@gmail.com)
Titel: Vdr. Egholmlinjen
Sendt: 20-12-2023 18:05

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som almindelig fornuftig borger føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som yngre, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det.

Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der ødelægger naturen og de få tilbageværende levesteder for dyr og fugle.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores sparsomme rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores i forvejen støjramte by.

Tiden er til at værne om vores sundhed og miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for vores fælles fremtid.

Venlig hilsen
Signe Henriksen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Haulund (clauschc@outlook.dk)
Titel: Egholmsforbindelsen høringssvar til Transport ministeriet
Sendt: 20-12-2023 17:00

Kære Transport minister,

Planlægningen af dobbelt høringsperiode hen over julen er kritisabel ved så kort en høringsperiode.

Jeg retter henvendelse med en stor bekymring vedrørende forslaget om etablering af en 3. Limfjordsforbindelse, specifikt den planlagte vestlige Egholmforbindelse.

Dette motiveres af flere betragtninger:

1. Alternativer og manglende Udforskning: Der eksisterer mere økonomisk gunstige og velovervejede alternativer såsom udvidelsen af E45 og den eksisterende tunnel med et ekstra rør. Ligeledes har Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel været underbelyst i undersøgelserne.
2. Beskyttelse af Truede Dyrearter og Naturværdier: Den valgte linjeføring truer adskillige truede dyrearter, som er beskyttet under EU's fuglehabitatsdirektiv og national § 4-lovgivning. Dokumentationen er solid og viser forekomsten af disse dyr, herunder den lysbugede knortegås, oddere, strandtudser og flere flagermusarter.
3. Retssikkerhed, Høringsperiode og Støjgener: Planen om at ophæve fredninger og give dispensation til beskyttede dyrearter rejser alvorlige spørgsmål om retssikkerhed og demokratisk høringsproces.
4. Sundhedsrisici og Asbest: Der er tvivl om påstandene om manglende forekomst af asbest i byggeområdet, modsat lokal dokumentation og vidneudsagn, samt den velkendte sundhedsskadelige påvirkning af motorvejsstøj.
5. Linjeføringens Uklarhed og Potentielle Konsekvenser: Planerne om at aflaste E45 fremstår som tvetydige, og den valgte linjeføring skærer igennem vitale naturområder og drikkevandsreservoirer. Beregningsmetoder for støjbelastningens omfang og følger er uklare.
6. Finansiering og Miljømæssige Overvejelser: Projektets økonomiske robusthed synes usikker, og dets indvirkning på miljøet, fjordområdet og byens rekreative zoner frembyder bekymring, især i lyset af den aktuelle diskussion om grøn omstilling og naturbevarelse.

Jeg anser dette projekt som potentielt skadeligt for byens og naturens integritet og håber, at det aldrig bliver en realitet. Det er min holdning, at vi bør prioritere bevaring af naturen, beskyttelse af drikkevandet og undgå yderligere belastning af vores miljø.

Med venlig hilsen
Claus Haulund
Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten Jensen (kj@gandrupelement.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 20-12-2023 16:54
Bilag: 8f63eb0a-f74b-4717-b813-eb37b189821c;

Til Transportministeriet

Jeg er imod den 3. Limfjordsforbindelse fordi den vil gøre uoprettelig skade på Egholm ø. Jeg kan ganske enkelt ikke forstå, at man er villig til af ødelægge biodiversitet, natur og kultur i det store omfang.

Dagligt får vi tudet ørerne fulde med, at vi ikke skal fjerne ukrudt, grene mv. I Aalborg by lader man græsset/ukrudtet gro i vejkryds, rabatter, helleanlæg etc. Det hænger slet ikke samme med det man er i færd med, at ville ødelægge på Egholm.

Skal der være en 3. Limfjordsforbindelse – **SKAL den føres UNDER Egholm**. Det er den eneste bæredygtige løsning.

Med venlig hilsen

Karsten Jensen
Bundgårdsvej 64
9000 Aalborg

Med venlig hilsen
Karsten Jensen
Adm. direktør

Tlf: +45 96 54 38 00
Mobil: 20609060
Email: kj@gandrupelement.dk

GANDRUP ELEMENT
Teglværksvej 35
DK-9362 Gandrup
Telefon: +45 96 54 38 00
Fax: +45 96 54 38 10
mail: ge@gandrupelement.dk
www.gandrupelement.dk

Vi holder ferielukket mellem jul og nytår, men er tilbage igen den 03.01.2024.

Vi ønsker jer alle en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår!

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet '8f63eb0a-f74b-4717-b813-eb37b189821c'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar Egholm motorvejen. Oddere skal ikke jages af hunde.
Sendt: 20-12-2023 16:46

---------- Videresendt mail ---------
Fra: **Gitte Paracha Thorhauge** <gitteparachathorhauge@gmail.com>
Dato: ons. 20. dec. 2023 kl. 16.42
Emne: Høringssvar Egholm motorvejen. Oddere skal ikke jages af hunde.
Til: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>, <arp@trm.dk>
Jeg vil gerne have bekræftelse på, at denne mail er modtaget.

Høringssvar Egholm motorvejen. Oddere skal ikke jages af hunde.

Efterhånden rigtig mange mennesker mister tillid og respekt for det politiske system, vi har i Danmark. Når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert, så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Jeg blev meget chokeret, da jeg den 18.12.23 sad og læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser, hvoraf nogle er placeret lige præcis i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. Derfor har jeg dags dato den 19.12.23 henvendt mig til Dyrenes Beskyttelse og bedt dem om at vurdere sagen.

Her vil jeg argumentere for, at Egholm motorvejen ikke bør forstyrre odderens levesteder.
Denne argumentation kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholm motorvejen, der potentielt kan forstyrre odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.

2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.

3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholm motorvejsprojektet risikerer at overtræde disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.

4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For Egholm motorvejsprojektet at retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes tilfredsstillende alternativer (læs om de østlige alternativer nedenfor).

5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholm motorvejsprojektet vist må siges at være. Samlet set understreger disse punkter behovet for omhyggelig overvejelse og potentiel omplanlægning af Egholm motorvejsprojektet for at sikre, at det ikke overtræder EU's Habitatsdirektiv og dermed beskytter den værdifulde odderpopulation og dens levesteder.

Vi er mange, der erkender, at der kan være brug for en ny trafikal forbindelse over Limfjorden. Men hvorfor ikke en af de to østlige alternativer? Hvorfor har politikerne i den grad så stædigt fastholdt, at der ikke skal laves en VVM for dem.

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet.

Eller en citytunnel.
Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

De to alternativer er meget billigere og trafikalt bedre end Egholm motorvejen. Derfor er forrentningen meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er nul (0).

Det er beskæmmende, at de fleste politikere i Danmark har så lidt respekt for demokratiet, og retsvæsenet. Og de internationale love, konventioner og direktiver, som Danmark har skrevet under på. Vi danskere forventer, at borgere i andre meget fattigere dele af Verden overholder dyreetik og undlader at slå uskyldige dyr ihjel. Ville vi bryde os om, at afrikanske elefanter udryddes. Nej vel!
Men lige så uskyldige elefanter er, er de altså dødsens farlige alene på grund af deres størrelse og vægt, når/hvis de i et forsøg på at finde føde raserer menneskers marker. Elefanter dræber cirka 500 mennesker om året. Nogle gange i selvforsvar i konflikter med mennesker og i forbindelse med krybskytteri. Men på trods af tab af menneskeliv forsøger disse fattige lande efter bedste evne at bevare elefanterne.
Odderne på Egholm er ikke store nok til at forsvare sig selv over for os mennesker. De må enten flygte eller dø.
Men hvad er det for en mentalitet at ødelægge livet for odderne (og for andre dyr og masser af mennesker) i troen på at ansatte i/firmaer kan komme få minutter hurtigere frem. Vi, der er et af Verdens rigeste lande. Hvad har vi så travlt med. Tilsyneladende mest af alt at ødelægge den smule natur, der er tilbage i Danmark. Og det ved bevidst at terrorisere vilde dyr (oddere). Det er skrækkeligt.
"I dag er omkring 15 procent af Danmarks areal dækket af natur. Men under 0,5 procent er ægte vild natur, der er tilstrækkeligt beskyttet fra menneskelig indblanding".
Kilde: Danmarks Naturfredningsforening.

Hvis ikke der ligger VVM for mindst en af de østlige alternativer, vil det være lovbrud at anlægge en motorvej hen over Egholm. Odderne (EU habitat bilag4 beskyttelse) i linjeføringen og andre EU beskyttede dyr på Egholm får deres lovfæstede rettigheder krænket med fare for deres liv og overlevelse som art.
Egholm motorvejen bør ikke anlægges, før en VVM med alt hvad angår undersøgelser og offentlige høringer, har fundet begge østlige alternativer for lette. Og så må man have fundet en anden løsning for odderne og de andre dyr, der er i farezonen.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm motorvejen. Oddere skal ikke jages af hunde.
Sendt: 20-12-2023 16:42

Høringssvar Egholm motorvejen. Oddere skal ikke jages af hunde.

Efterhånden rigtig mange mennesker mister tillid og respekt for det politiske system, vi har i Danmark. Når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert, så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Jeg blev meget chokeret, da jeg den 18.12.23 sad og læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser, hvoraf nogle er placeret lige præcis i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. Derfor har jeg dags dato den 19.12.23 henvendt mig til Dyrenes Beskyttelse og bedt dem om at vurdere sagen.

Her vil jeg argumentere for, at Egholm motorvejen ikke bør forstyrre odderens levesteder.
Denne argumentation kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholm motorvejen, der potentielt kan forstyrre odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.

2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.

3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholm motorvejsprojektet risikerer at overtræde disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.

4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For Egholm motorvejsprojektet at retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes tilfredsstillende alternativer (læs om de østlige alternativer nedenfor).

5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholm motorvejsprojektet vist må siges at være. Samlet set understreger disse punkter behovet for omhyggelig overvejelse og potentiel omplanlægning af Egholm motorvejsprojektet for at sikre, at det ikke overtræder EU's Habitatsdirektiv og dermed beskytter den værdifulde odderpopulation og dens levesteder.

Vi er mange, der erkender, at der kan være brug for en ny trafikal forbindelse over Limfjorden. Men hvorfor

ikke en af de to østlige alternativer? Hvorfor har politikerne i den grad så stædigt fastholdt, at der ikke skal laves en VVM for dem.

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet.

Eller en citytunnel.
Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

De to alternativer er meget billigere og trafikalt bedre end Egholm motorvejen. Derfor er forrentningen meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er nul (0).

Det er beskæmmende, at de fleste politikere i Danmark har så lidt respekt for demokratiet, og retsvæsenet. Og de internationale love, konventioner og direktiver, som Danmark har skrevet under på. Vi danskere forventer, at borgere i andre meget fattigere dele af Verden overholder dyreetik og undlader at slå uskyldige dyr ihjel. Ville vi bryde os om, at afrikanske elefanter udryddes. Nej vel!
Men lige så uskyldige elefanter er, er de altså dødsens farlige alene på grund af deres størrelse og vægt, når/hvis de i et forsøg på at finde føde raserer menneskers marker. Elefanter dræber cirka 500 mennesker om året. Nogle gange i selvforsvar i konflikter med mennesker og i forbindelse med krybskytteri. Men på trods af tab af menneskeliv forsøger disse fattige lande efter bedste evne at bevare elefanterne.
Odderne på Egholm er ikke store nok til at forsvare sig selv over for os mennesker. De må enten flygte eller dø.
Men hvad er det for en mentalitet at ødelægge livet for odderne (og for andre dyr og masser af mennesker) i troen på at ansatte i/firmaer kan komme få minutter hurtigere frem. Vi, der er et af Verdens rigeste lande. Hvad har vi så travlt med. Tilsyneladende mest af alt at ødelægge den smule natur, der er tilbage i Danmark. Og det ved bevidst at terrorisere vilde dyr (oddere). Det er skrækkeligt.
"I dag er omkring 15 procent af Danmarks areal dækket af natur. Men under 0,5 procent er ægte vild natur, der er tilstrækkeligt beskyttet fra menneskelig indblanding".
Kilde: Danmarks Naturfredningsforening.

Hvis ikke der ligger VVM for mindst en af de østlige alternativer, vil det være lovbrud at anlægge en motorvej hen over Egholm. Odderne (EU habitat bilag4 beskyttelse) i linjeføringen og andre EU beskyttede dyr på Egholm får deres lovfæstede rettigheder krænket med fare for deres liv og overlevelse som art.
Egholm motorvejen bør ikke anlægges, før en VVM med alt hvad angår undersøgelser og offentlige høringer, har fundet begge østlige alternativer for lette. Og så må man have fundet en anden løsning for odderne og de andre dyr, der er i farezonen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Flyvbjerg Havgaard (hfhavgaard@gmail.com)
Titel: Nej tak til at få en motorvejs ring rundt om Aalborg
Sendt: 20-12-2023 16:31

Høringssvar vedr.anlægsloven

Forbindelsen handler om meget mere end Egholm, den handler om hele Aalborg, som vil blive skæmmet mod vest, det er ikke bare den støj som via en motorvej flere meter over jorden igennem Hasseris Enge vil larme ind over byen. Det er også at Aalborg og Nørresundby, som ulykkelig vis er blevet Himmerlands bro til Vendsyssel bliver pakket ind af motorveje, hvor der idag er luft og fristed.
En motorvejsring om Aalborg-Nørresundby er ganske simpel ødelæggende for begge bysamfund. Den vil for altid virke som en spændetrøje omkring byerne og ødelægge fremtidig naturlig udvikling. Der findes ingen byer i Danmark med en tilsvarende motorvejsring og alene tanken om at lave en sådan i 2023 er fuldstændig vanvittig. Vi har nu lært vi skal værne om den natur vi har, eller er det når pengemænd ønsker det bare ligegyldigt.
De beslutninger vi tager idag, vil påvirke børn og børnebørn i mange år. Vi må tænke os godt om!

Med håb om at der er nogen der lytter og gør noget.
Bekræft venligst at dette er modtaget!
Venlig hilsen Helle Havgaard, Borger i Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Camilla Bay Kjellerup (camillakjellerup@hotmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm motorvej
Sendt: 20-12-2023 15:59

Jeg er dybt bekymret over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Det er skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand.

Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling. Det passer slet ikke ind i den nødvendige grønne fremtid!

Hilsen Camilla Bay Kjellerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Varberg Olsen (jan@varbergmanagement.dk)
Titel: Indsigelse mod motorvej over Egholm
Sendt: 20-12-2023 15:32
Bilag: 20231220_Argumenter imod Egholmslinjen_Jan Varberg Olsen.pdf;

Med venlig hilsen

VARBERG
MANAGEMENT
Jan Varberg ● Direktør og ejer
Virkelyst 10 ● 9400 Nørresundby ● +45 5151 5422

Argumenter imod Egholmslinjen

Argumenterne imod den valgte linjeføring er mange.

Økonomisk Estimeret koster en motorvej over Egholm ca 7,9 mia. kroner, heraf er 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0. I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm,

Trafikalt I dag koster det ca. en kvart mia. om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.
Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.

Trafikalt ugennemtænkt og potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.

Der sker i dag en større udbygning med arbejdspladser i Øst, heraf Supersygehuset og arealet ved Aalborg Havn, Simens, Bladt m.fl. Senest har HMF meddelt at de flytter i området.

Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 nye borgere vil blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.

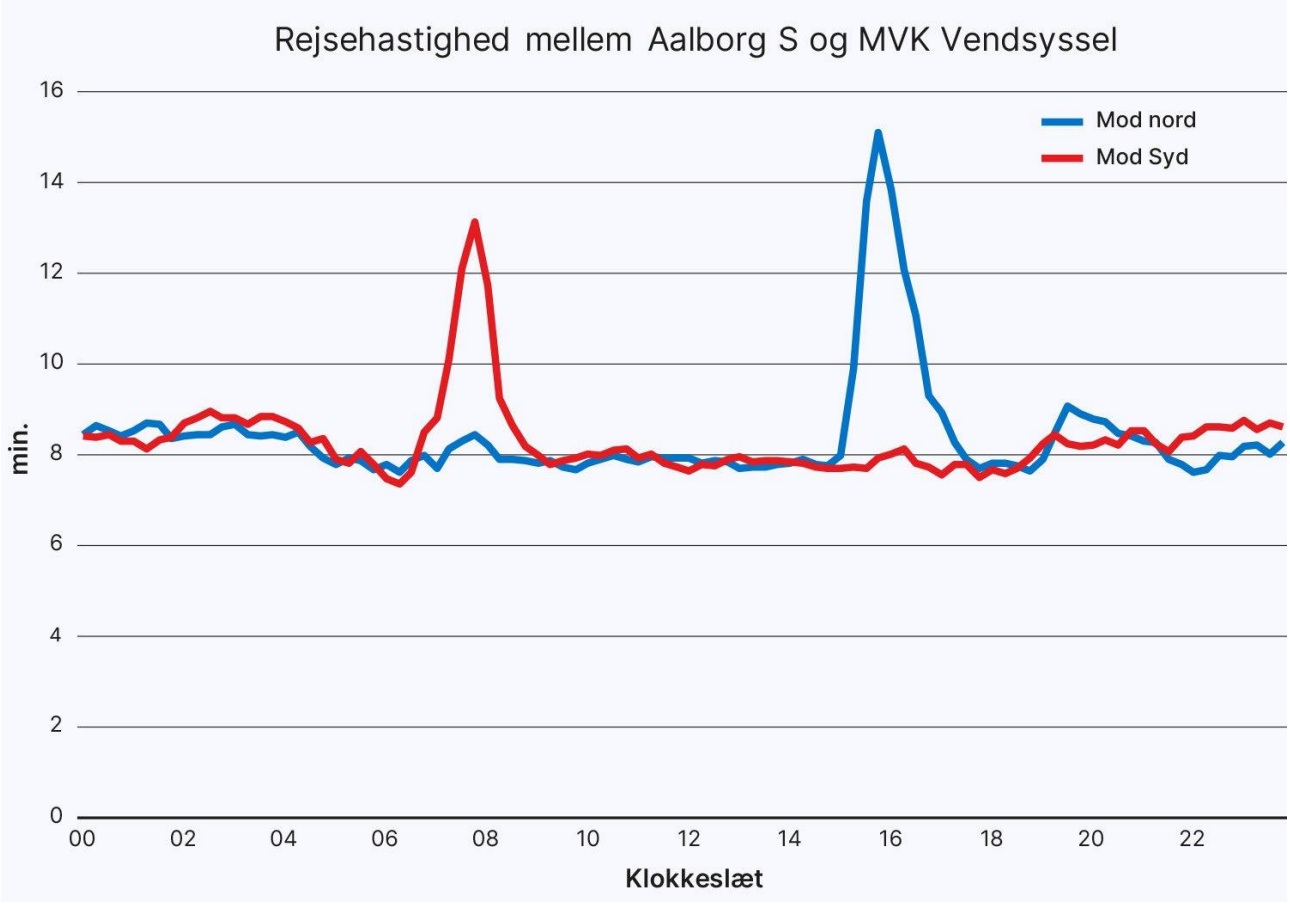
Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988.

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.

Naturen presses, når det etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

Bynære rekreative områder ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres. Samtidig lukkes byen inde i en svæver motorvejsring med voldsomt forringede muligheder for at udvide byen.

Visionsløs, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer. Når først en motorvej er etableret, ligger asfalten uigenkaldeligt fast.



Vejdirektoratet: Gennemsnitlige rejsehastigheder på den 12,7 km lange strækning. “Under normale forhold skal den gennemkørende trafik således påregne en rejsetidsforøgelse på maksimalt 5 minutter i sydgående retning om morgenen og 7 minutter i nordgående retning om eftermiddagen.” (Vejdirektoratet)

Kort baggrund

Udfordringen bag den planlagte Egholmmotorvej er, at der mangler kapacitet i den nuværende tunnel. Ikke hele døgnet og ikke på hele strækningen. Men i umiddelbar forbindelse med E45 Limfjordstunnellen, navnligt i myldretiden i hhv. sydgående retning om morgenen og omvendt i nordgående retning om eftermiddagen. Forsinkelsen svarer ifølge Vejdirektoratet i gennemsnit til op til 5-7 minutter i de to myldretidsperioder (fraset ved uheld).

De fleste - men ikke alle - borgere og virksomheder ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, men ikke med den vedtagne linjeføring via Egholm. Flere opinionsundersøgelser i befolkningen har gennem årene vist det samme; nemlig et flertal imod Egholmlinjen. Alligevel er den reelle, saglige, inkluderende, visionære og fremtidssikrende debat udeblevet.

Jan Varberg Olsen
Ledavej 11E
9210 Aalborg SØ
5151 5422
jan@varbergmanagement.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nanna Halkjær Eibner (nannahe@gmail.com)
Titel: Høringsvar Limfjordsforbindelse
Sendt: 20-12-2023 14:37

Hej

Jeg henvender mig for at udtrykke mine dybe bekymringer vedrørende projektet for den 3. Limfjordsforbindelse og den tilhørende supplerende miljøkonsekvensvurdering samt anlægslov. Mine hovedbekymringer omfatter beskyttelse af natur, underminering af den kollektive transport, påvirkning af naturoplevelser nær Aalborg og projektets negative bidrag til klimaet.

Som studerende inden for By-, Energi- og Miljøplanlægning på AAU har jeg gennem mit studie arbejdet med i konsekvenserne af den tredje Limfjordsforbindelse. Projektet synes at have betydelige konsekvenser for naturen, miljøet, klimaet og Aalborg som helhed. I en by, der bærer præg af sin industrielle fortid, er det allerede udfordrende at finde grønne åndehuller.

Af fritidsinteresser har jeg fundet glæde i at sejle med et gammelt træskib på Limfjorden, dog går turen som regel mod øst, da skibet ligger til ved Østhavnen. Østruten byder på udsigt til Aalborg Portland, Aalborg Forsyning og endnu et stort industriområde syd for Hesteskoen – ikke særlige naturskønne oplevelser. Sejler vi derimod vest på, passerer vi naturskønne Egholm og industrifrie områder. En motorvej over Egholm vil ødelægge denne mulighed for at få adgang til rolig natur i Aalborg langs Limfjorden. Derudover udgør Egholm Ø et af de få grønne åndehuller i nærheden af Aalborg, og øen er hjemsted for både beboere og et mangfoldigt dyreliv. I betragtning af Danmarks status som et af de lande i EU med mindst natur, er det afgørende, at vi undlader at tilføje yderligere indgreb i landskabet i form af naturødelæggende motorvejsprojekter.

Det er afgørende, at udviklingen inden for transportsektoren støtter op om den kollektive transport og ikke skaber gunstige vilkår for privatbilismen. Projektet synes at gå imod denne retning og underminerer dermed indsatsen for at styrke den offentlige transport. Desuden er det politisk vedtaget gennem klimaloven, at vi er forpligtet til at reducere landets CO2-udledninger, og den Tredje Limfjords forbindelse harmonerer ikke synderligt hermed. Jeg ønsker en klar redegørelse for, hvordan den tredje Limfjordsforbindelse kan retfærdiggøres i forhold til disse klimamål.

Endelig vil jeg påpege projektets lave interne rente, hvilket antyder, at projektet rent samfundsøkonomisk heller ikke er bæredygtigt. Hvordan kan investeringen forsvares i en tid, hvor klima og sundhed er øverst på dagsordenen?

Hilsen Nanna Eibner

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Due Andersen (mettedueandersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse 3. Limfjordsforbindelse vestforbindelse
Sendt: 20-12-2023 13:29

Ingen tvivl om, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. Siden det blev besluttet for MANGE år siden (i et for øvrigt uenigt byråd), at forbindelsen skulle gå vest om Aalborg er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og arbejdsplader. Deraf store trafikale udfordringer den vej. Det er svært at forstå hvorfor man står fast på en vest-forbindelse, som ikke vil løse belastning mod øst.

Derudover er der indtil flere udfordringer ved den vestlige lingeføring, hvoraf de fleste fremgår af Vejdirektoratets egne analyser:

1) trængselsudfordringen ved tunnellen løses IKKE på sigt, her vil stadig være kø om få år

2) den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel

3) den vil give skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen, hvilket vil kræve fordyrende støjværn

4) den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning

5) anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder

6) den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Derudover er noget af det, der gør Aalborg ganske unik, at der er uberørt natur tæt på, der giver et stille frirum (Verdens Ende, diverse børnehave-/skole-/familieudflugter til Egholm, gode gå-/løbestier langs fjorden mod Nørholm. Denne unikke natur bliver ødelagt og kan ikke genskabes, når først forbindelsen er anlagt.

Håber derfor at man vil genoverveje en østlig forbindelse nu, hvor der er så mange forudsætninger, der er ændret og ny viden/behov, der bør tages højde for.

Med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår!

Med venlig hilsen

Mette Due Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sanne Andersen (mail@sanneandersen.dk)
Titel: den 3 limfjordforbindelse.
Sendt: 20-12-2023 11:32

Den 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke os og alle kommende generationer.

Mange ønsker en bedre 3. Limfjordsforbindelse, og den skal nok komme.
Men at lægge den som en vestforbindelse er helt galt.
Der er vildt mange argumenter imod Egholmslinjen:
- Den aflaster ikke tunnellen nok, ifølge Vejdirektoratet selv, så et 3. rør kommer alligevel om nogle år
- Byen har udviklet sig meget mod øst siden beslutningen om en vestforbindelse, og det fortsætter.
- Den gennemskærer den mest stille del af Danmarks mest støjbelastede by, Aalborg
- Østforbindelsen skal støjdæmpes. Og det er langt billigere = mere realistisk kun at dæmpe 1, end at stå med 2 lange stræk, der skal støjdæmpes.
- Støjen fra motorvejen - fra Egholm/fra den høje bro Egholm-Lindholm/fra højbroen igennem Lindholm der føres højt over Thistedvej og jernbanen - bæres med vestenvinden ind over byområderne og det store, stille, rekreative fjordområde hvor vi går/løber/hviler/sejler. Og det kan ikke støjdæmpes pga. højden.
- Støjberegningerne tager ikke højde for lokale vindforhold, men bruger langt lavere landsgennemsnit.
Det blæser jo altid frisk heroppe og især langs fjorden, afslører træerne. Desuden bruges døgn-middel værdi, så der er meget mere støj i dagtimerne end det, der vises i høringsmaterialet. Det stigende terræn på begge sider af fjorden øger støjen meget. Det er heller ikke medtaget.
Der bliver i Hasseris og Lindholm en larm som det kendes fra Silkeborg
- I indre Hasseris vil alle på bakken mod Mølleparken få direkte udsyn mod nord over til broen Egholm-Lindholm, så støjen bliver tydelig. Også for dem mellem Hasserisvej og vestbyen. De er tættere på. Meget værre er det i Lindholm og Nørresundby.
- Sofiendal, Hasseris, Lindholm og fjordområdet står snart med en støjkatastrofe og en 5-6 km lang og 10-11 meter høj mur af et støjværn syd for fjorden, der får støjen til at slå ned længere væk i stedet. Solen går ned i muren - ikke længere ned i horisonten
- Et 3. rør og vendbar trafik er tilstrækkeligt og bedre, og den øgede trafik i øst slår ikke meget igennem på støjniveauet, der har nået et max, hvor den ikke øges ret meget ved øget trafik, siger støjspecialist.
- Støjdæmp østforbindelsen med bærende overdækning, som A7 nu bliver det i Hamburg.
Så kan der i Aalborg bygges huse ovenpå hele vejen.
- Gør dig selv den tjeneste, at besøge havnen ved Musikkens Hus en hverdag kl 16 med lidt vestenvind.
Så skal du bare høre, hvor meget broen = en blot 50km/t vejstrækning støjer på 1,4 km afstand, der omtrent svarer til afstanden fra Egholm.
Og det er det rene ingenting ift. en motorvej med 130 km/t.
Bedre, men mere besværligt, er at køre til det vestlige Vestbjerg og selv høre E39 på afstand.
Du bliver forfærdet
- Odderne og andet må bare vige for "fremskridt"
Præcis det argument har bragt os alle dertil, hvor verdens arter og biodiversitet nu er på voldsom retur
- Og så er der lige asbesten som man har erkendt kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved grundvandssænkningen. Og hvor 20% af det opgravede materiale med asbest forventes tabt, når det sejles til asbestdepotet i Rærup, så vi får asbest spredt over hele Limfjorden.
- Både støj og asbest er jo bevist sundhedsskadelig
- 11 borgmestre er enige om at forbindelsen skal bygges. De er helt ligeglade med, hvilke kvaliteter Aalborg mister.
De 10 har heller ikke det som deres job.
De 11 er stensikkert også tilfredse med et 3. tunnelrør, men tør ikke rokke med båden nu, og ændre ønsket til en østforbindelse. De siger selv, at det kan skrinlægge hele projektet.
Men det passer jo ikke, at Folketinget ikke vil justere en linjeføring. Der er også begavede folk i Folketinget.
Anlægsloven skal blot åbne for en senere rationel beslutning, hvor de lokale politikere ikke er sat under pres, for at stå samlet om Egholmslinjen.

Med venlig hilsen

Sanne Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 19-12-2023 21:02

Sendt fra Mail til Windows
Beskyttede arter

Nogle siger, at Egholm ikke har natur. Det har de ikke ret i. Jeg har flere gange været på Egholm, bl.a med pensioneret naturvejleder Esben Buch, og det viser sig, at Egholm er en naturperle.

I flg. Miljøstyrelsens hjemmeside er 39 dyrearter vurderet som særligt sårbare og truede.
Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insekter og padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle – og rasteområde.

Flagermus
Der findes flere slags flagermus på Egholm. De er meget stærkt beskyttede som beskrevet ovenfor. Efter dansk lovgivning er alle flagermus totalfredede. Det betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder eller de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde deres føde. Flagermus er også beskyttet af Habitatsdirektivets bilag IV, som omfatter dyre - og plantearter, som kræver streng beskyttelse. (kilde: Danmarks Naturfredning /forvaltningsplan for flagermus)

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger flagemusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Strandtudse
På en ekskursionstur med guide Esben Buch, hørte vi strandtudserne, som er så sjældne her i landet, at Københavns Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. De har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Odder
På den samme ekskursion, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har også været sat vildtkameraer op, der har filmet oddere med unger lige på linjeføringen, hvor motorvejen skal gå. Odderne skal selvfølgelig beholde deres faste base på Egholm, ikke mindst fordi de også er bilag IV arter under EU's habitatdirektiv. I flg. transportministeriet vil man forsøge at skræmme odderne væk fra det planlagte vejområde. Det er helt uhørt og måske også ulovligt at skræmme fredede dyr.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Lysbuget Knortegås
Egholmmotorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Lysbuget knortegås har sine sommerfourageringsområder på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. I 1960erne var der kun ca. 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800, og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten.
Egholm er meget vigtig for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteplads. Dele af øen er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område – fuglebeskyttelsesområde. Nogle gange kan man se dem spise sig mætte i

ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholmmotorvejen skal ligge.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Ugler
Der findes slørugler og mosehornugler, som begge er fredede på Egholm. Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. På Egholm er der sat redekasser op til sløruglen. De har da også ynglet der.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger uglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må selv den største tilhænger af Egholmmotorvejen indrømme, at Egholm er meget rig på natur.
Egholm bør fredes, så det aldrig mere kommer på tale, at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg.
På trods af de stærkt beskyttede arter – herunder bilag IV arterne – på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVMrapport kun gældende for Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre.
At udelukke foreslåede alternativer er så vidt jeg har forstået, imod hensigten med VVM.
I tilfældet med Egholmmotorvejen bliver det en trussel mod dyrelivet på øen.
Konklusion
De beskrevne beskyttede dyrearter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej henover øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder.

En realisering af Egholmmotorvejen er et kæmpestort lovbrud.
Bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for lysbuget knortegås, og sløruglen og mosehornuglen
Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Eg

e

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Fwd: Egholmmotorvej
Sendt: 19-12-2023 20:47

Genfremsendes, da jeg ikke har modtaget kvittering for modtagelse.

Med venlig hilsen
Dan Brock-Faber
Otiumnyder
+45 20 77 07 96

Start på videresendt besked:

> **Fra:** Dan Brock-Faber <dan.brock.faber@gmail.com>
> **Dato:** 18. december 2023 kl. 16.59.28 CET
> **Til:** trm@trm.dk
> **Emne: Egholmmotorvej**
> **Svar til:** dan.brock.faber@gmail.com
>
> Kære trafikminister og folketing
>
> Jeg synes, at en motorvej over Egholm dels er unødvendig og dels forårsager alt for mange indgreb i menneskers livskvalitet samt uvurderlig natur og dyreliv.
>
> En udbygning af det eksisterende tunnel system ved E45 med et ekstra rør med 3 spor og vendbar trafikretning afhængig at trafikintensitet vil klart være at foretrække af flere årsager:
>
> 1) Den er væsentlig billigere og hurtigere at bygge.
>
> 2) Der etableres i øjeblikket støjværn og et ekstra spor vil være relativt nemt at etablere og vil ikke skabe mærkbart højere støjnineau.
>
> 3) Den nuværende tunnel sætter sig og trafikken vil iflg. Vejdirektoratets egne tal ikke blive mærkbart aflastet af en Egholmforbindelse, så det bliver alligevel nødvendigt med et ekstra rør for at løse problemerne.
>
> Så hvorfor ikke etablere denne billigere og bedre løsning først?
>
> Venlig hilsen
>
> Dan Brock-Faber
> Jenlebakken 4, 9520 Skørping
> Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: Høringsvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 19-12-2023 18:59

Vejdirektoratet udtaler nu i VVM2023 delrapporten om trafikberegninger (citat): ”Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.”
Egholmmotorvejen vil altså kun i meget ringe grad aflaste Limfjordstunnellen. Så at bruge 7 mia. til en Egholmmotorvej er en absolut dårlig investerning.
De 7 milliarder kroner kunne bruges meget bedre!
For et langt mindre beløb vil man kunne bygge et 3. tunnelrør - allerbedst et vendbart rør - og dertil en citytunnel, som kan aflaste trafikken over Limfjordsbroen.
Denne løsning vil i langt højere grad løse trafikudfordringerne ve den nuværende tunnelforbindelse

Mvh
Per Muff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Carsten Enemark (carstenenemark@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 19-12-2023 16:45

Kære Transportminister
Jeg håber at det grønne for en gangs skyld vinder, du repræsenterer i alle fald et parti som bryster sig af at I er grønne, at I passer på vores natur. Egholm er en perle med et unikt dyreliv. Det får I formentlig ødelagt med en kæmpe motorvej. Det handler vel om at gøre det hele mere bæredygtigt og bruge vores fælles ressourcer mest optimalt.
På vores færden rundt i landet bliver vi jævnligt imponerede over hvor dygtige vores ingeniører og entreprenører er. De laver fantastiske projekter, det burde derfor også være muligt at lave en ny tunnel ved siden af den eksisterende tunne, og knytte det hele sammen. Men hvad ved jeg, jeg er jo blot en borger i Danmark som trods alt stadig tror på demokratiet og at det nytter at indsende høringssvar.
Men der er jo selvfølgelig langt fra Slotsholmen og helt til Aalborg, eller bare vest for Valby bakke.

De bedste hilsner
Carsten Enemark
23 47 75 65
carstenenemark@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jesper Meik Nielsen (jesper_meik20@hotmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 19-12-2023 14:06

Hej

Politikerne bliver nød til at sluge den pille og sige at placeringen ikke er den bedste og Egholmmotorvejen ikke er den rigtige. Det vil give kæmpe respekt at sige at løsningen er forkert og at man har taget en forkert beslutning og vi nu kan se frem mod den samfundsmæssige/økonomiske korrekte forbindelse.

Hverken økonomisk, støjmæssigt, samfundsmæssigt og trafikmæssigt. At man vælger at se bort fra statistiker, miljørapporter økonomi og samtidig ikke overholder loven over flere omgange.

Høringsperioden er for kort
Der mangler alternative løsninger i rapporten

Tilliden til de folkevalgte forsvinder, når der ikke lyttes til eksperter, samt man ikke overholder EU's habitatdirektiv. Nu vil man prøve dyremishandling for at få Odderne væk. Løsninger som eksperter udtaler sig om ikke vil virke.

Den 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke os og alle kommende generationer.
Den vil ikke aflaste tunnellen. Byen udvikles i øst. Støjpåvirkningen er blevet negligeret, det er områder som Sofiendal, Hasseris, Lindholm og fjordområdet, som bliver påvirket, hvilket er mange tusindende beboere.

Desuden vil man sætte vores drikkevandsreservoir i fare ved dette.
Der undres i at de 2 seneste borgmestre i Aalborg sjovt nok har ændret holdning til denne forbindelse. De har hårdnakket tidligere ment at denne forbindelse skulle blive i øst. Hvorfor? Ingen ved det, men det må blive topstyret et sted fra.

Hvorfor er man så hårdnakket besluttet at det skal være en Vest Forbindelse over Egholm?

Send venligst kvittering for fremsendte indsigelse mod en motorvej over Egholm

Mvh.
Jesper Nielsen
Højvangsvej 64
Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Skotte Engers (ME | AK) (ME@katedralskolen.dk)
Titel: Indvending mod forslag om at vedtage anlægslov (3. limfjordsforbindelse)
Sendt: 19-12-2023 13:16
Bilag: Protest mod en motorvej i Egholmlinjen.pdf;

Kære transportminister Thomas Danielsen

Først og fremmest vil jeg blot udtrykke en holdning, som jeg ved, at jeg deler med enormt mange nordjyder, men også danskere generelt: en beslutning som denne med de konsekvenser det har for bl.a. støjniveau (en stor stressfaktor for allerede stressede danskere) og natur er simpelthen ikke i trit med tiden. Det bør være alt det modsatte, der i stedet blev arbejdet på: bedre offentlig transport og evt. et alternativ i form af et ekstra rør, som jeg ved, også er fremsat af eksperter. Jeg kan ikke forstå, hvordan man fortsat kan tænke så kortsigtet og udelukkende med fokus på økonomiske interesser i en kritisk periode, hvor ingen ved, om verden som vi kender den i dag er fuldstændigt ændret om ganske kort tid. Du står som politiker med mulighed for at skabe en positiv forandring for ikke bare Danmark, men verden, da alle beslutninger kan skabe ringe i vandet. Jeg kan som psykologilærer godt teoretisk forstå, at magt korrumperer, og at man kan bruge mange strategier for moralsk at frakoble sig sit etiske ansvar, men jeg kan ikke menneskeligt forstå det. Så hårdt vil jeg formulere det, for så fatal en beslutning synes jeg, det er.

Se venligst vedhæftede protest mod forslag til anlægslov.

Med venlig hilsen

Mette Skotte Engers
Underviser i spansk og psykologi
Læse- og skrivevejleder

Aalborg Katedralskole
Sct. Jørgens Gade 5, 9000 Aalborg

Telefon: 27247967
Mail: me@katedralskolen.dk



Find os på på www.katedralskolen.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

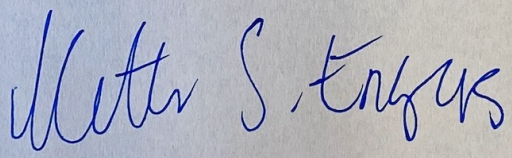
Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:



Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 19-12-2023 12:56
Bilag: Indsigelse høring trm 2.docx;

Til Anders R. Pedersen

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

MINISTERIET TROMLER OVER AL BORGERINDDRAGELSE, FORNUFT OG ANSVARLIGHED

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængsels problemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: emilie fruergaard (emiliefruergaard21@hotmail.dk)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 19-12-2023 09:23

Kære transportminister,

Jeg skriver til dig, da jeg håber, at du vil lytte:

NEJ TAK TIL EGHOLM-MOTORVEJEN!

Udover at det koster utroligt mange penge, ødelægger den smukke og naturskønne Egholm, er skadeligt for miljøet, egentlig ikke forbedrer trafikken, så kommer den til at forringe bylivet i Aalborg.

Forestil dig larmen, forestil dig forurening. Som ung studerende er studiebyer ligeså vigtig som studiet, så overvej, hvor mange tilflyttere til Aalborg, som vil genoverveje deres beslutning, hvis de ovennævnte gener, bliver en del af deres hverdag.

Når dette er sagt, så skylder vi også fremtiden, at tænke på den. Det nye sort må og skal være kollektiv trafik, mindre forbrug og delebiler. Jeg skal bede om, at I som en del af regeringen ikke opfordrer til mere CO2 udledning og flere biler på vejene, men i stedet har fokus på den grønne alternativ.

Jeg håber, at du vil have disse tanker i mente, når I træffer en beslutning.

Du har magt. Jeg håber, at du vil bruge den på af skabe en bedre fremtid.

De bedste hilsner,
Emilie Fruergaard
ALLE I GAZA HAR RET TIL LIV!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høringssvar Aalborg Alliancens 600 millioner til en statsvej
Sendt: 19-12-2023 07:35

Jeg ønsker mail for bekræftelse af modtagelse.

Høringssvar Aalborg Alliancens 600 millioner til en statsvej.

Er Aalborg Alliancen lovlig?

Aalborg Alliancen blev dannet i sommeren 2018 som et samarbejde mellem Aalborg Kommune, erhvervslivet og fagbevægelsen. I den forbindelse aftaltes det, at Aalborg Kommune skulle bidrage med 600 millioner kroner over tyve år til en ny fjordforbindelse. Altså tredive millioner kroner årligt til en statslig vej.

Aalborg Alliancen skriver om sig selv på deres hjemmeside:

Aalborg Alliancen er en aftale mellem Aalborg Byråd og erhvervslivet i Aalborg Kommune, som handler om i fællesskab at bidrage positivt til kommunens og erhvervslivets vækst og udvikling.

På alliancens hjemmeside står der, at parterne vil arbejde for gode rammevilkår til erhvervslivet, adgang til kvalificeret arbejdskraft, lavere ledighed og "en styrket infrastruktur gennem anlæg af 3. Limfjordsforbindelse."
Hvilken linjeføring de går ind for, skriver de ikke, men der står på deres hjemmeside:
Der er faktisk 600 millioner grunde til at melde sig ind i Aalborg Alliancen. Fremtiden er nemlig et spørgsmål om forbindelser, og i Aalborg går vi sammen om at skaffe 600 mio. kroner til medfinansiering af den 3. Limfjordsforbindelse.
Så kan man vel godt regne med, at der menes Egholm motorvejen. For de østlige alternativer, der endnu ikke er VVM vurderet, koster jo omtrent kun det halve.

Som jeg forstår det, har erhvervslivet ikke formået at holde deres del af aftalen, idet der, ifølge selveste formand for ErhvervNordjylland, Rasmus Haugaard (interview i TV2Nord, hvor også Louise Faber fra Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen og Per Clausen Enhedslisten, deltog), ikke har været tilstrækkeligt med nyansættelser i Nordjylland.

Vi er mange, der erkender, at der kan være brug for en ny trafikal forbindelse over Limfjorden. Men hvorfor ønsker Aalborg Alliancen ikke en af de to østlige alternativer.

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme. Se mere om citytunnelen på:

https://drive.google.com/file/d/1fWcoeSmZ7cLgJt9YMHGhakbGWo9PhTqZ/view?usp=sharing

De to alternativer er meget billigere end Egholm motorvejen. Og forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er nul (0).
Desuden vil det ikke være nødvendigt, at Aalborg Kommune bidrager til et statsligt projekt med 600 millioner kroner, da løsningerne er billigere.

Alligevel holder politikerne i Aalborgs byråd og deres samarbejdspartnere i Aalborg Alliancen stædigt fast ved Egholm motorvejen. Hvorfor?
Og der var ingen af de to billigere og bedre forslag med i VVM 21, hvilket jeg har forstået ikke er helt efter bogen, da alternative forslag ifølge loven SKAL vurderes.

Ifølge den nye miljøkonsekvensrapport, der udkom i december 2023, skal Aalborgs borgere alligevel ikke medfinanciere Egholm motorvejen med mere end de i sin tid aftalte 600 millioner kroner, sådan som transport minister Thomas Danielsen ellers lagde op til i et svar til Aalborgs nye borgmester Lasse Frimand Jensen, der var i tvivl. Blandt andet fremgik det, at pengene kun kunne bruges til selve motorvejen. Og det fremgik, at Aalborg skulle betale pristalsregulering oven i de 600 millioner.
Dette er nu taget af bordet. Aalborg kommune skal alligevel kun betale de 600 millioner kroner + staten financierer nogle få kilometer tilslutningsvej. Og kommunen skal ikke betale pristalsregulering.
Jamen, det kan vi borgere i Aalborg da kun være glade for, men hvorfor var det så nemt at ændre det?

Transportminister Thomas Danielsen mener, at Egholm motorvejen er vedtaget og nu må vi videre. Vi er mange borgere, der er indædte modstandere af Egholm motorvejen. Vi tæller en hel del specialister inden for drikkevandsindvinding, støj, trafikafvikling, asbest, natur, økonomi, lovgivning etc. Og vi har ytret os seriøst om de problemer, Egholm motorvejen vil påføre byens borgere. Alligevel - på trods af stor ekspertise i gruppen af modstandere - bliver vi ikke lyttet til. Nej, vi bliver faktisk tromlet ned. Men når Aalborg Kommune ytrer et ønske om ændringer, så sker det med et snuptag. Altså, når det drejer sig om at fastholde Egholm motorvejen som første og eneste prioritering.
Det har jo hele tiden heddet sig, at Egholm motorvejen stod og faldt med de 600 millioner kroner. At hvis ikke Aalborg var med på en medfinansiering, ville vi ikke få en motorvej. Men da byrådet fandt ud af, at det beløb, de ville ende med at komme til at betale, nok snarere blev til en milliard kroner, blev de åbenbart usikre på, om der var råd. Og fluks trak trafikministeren sig fra sin tidligere tale om pristalsregulering etc.
Dette på trods af, at kommunen endnu ikke er kommet med en eneste ordentlig begrundelse, hvorfor det er Egholm motorvejen, vi skal have og ikke de billigere og bedre alternativer.
Hvad er det med den Egholm motorvej? Hvorfor kan/vil ingen politikere på alle niveauer (heldigvis er der nogle få politikere, der kan og vil) se, at den er et forbandet stort, larmende skrummel lige lukt igennem Aalborgs potentielt mest naturskønne rekreative smørhul.

Det er tydeligt, at vi - Aalborgs borgere -endnu engang er blevet tabere i et spil imellem os, politikerne og erhvervslivet.

Det, der ikke er tydeligt, er, hvilke aftaler, der er indgået i forbindelse med aftalen om Egholm motorvejen. Der må jo ligge noget bag. Jeg mener, hvornår og hvorfor er politikere blevet så uansvarlige, at de vælger den dårligste og dyreste løsning.

Vi ålborgensiske borgere slipper ikke for at komme til lommerne. Også selv om en stor del af os - som jeg selv - er modstandere af Egholm motorvejen og har en masse gode argumenter imod den. Og selv om en meget stor del af Aalborgs borgere aldrig får behov for at køre på den. Faktisk alle dem, der bor øst for Hobrovej. Hvis nogen får brug for at køre på den vej, er det borgere og erhverv fra kommunerne i Vendsyssel. De skal dog ikke betale ekstra skat til den. Men borgmestrene har indgået en aftale med Aalborgs tidligere borgmester Thomas Kastrup-Larsen om at støtte op om Egholm motorvejen, selv om det for dem kan være fuldstændigt ligegyldigt, hvor en 3. Limfjordsforbindelse ligger. En handel, der åbenbart ikke kan laves om på, men hvorfor? For Frederikshavn kommune er Egholm motorvejen vitterligt den dårligste løsning, men Frederikshavns borgmester står last og brast med de andre nordjyske borgmestre. Hvorfor?

Sådan er der så meget. Men det korte af det lange er, at Aalborg Kommune selv kommer til at betale for nogle tilslutningsveje og for ændringer af de veje, der vil blive så trafikerede, at de nødvendigvis må udvides. Derfor vil motorvejsbyggeriet uden tvivl få negative økonomiske konsekvenser for Aalborg Kommunes borgere. Med en udskrivning på 600 millioner kroner og sandsynligvis mere, vil Aalborg Kommune få svært ved at tage ordentligt vare på børn og unge i børnehaver, kommunens skoleelever og handicappede og ældre medborgere.

Kort sagt:
Velfærden i kommunen vil dale betragteligt.

Jeg ved, at Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har klaget til ANKESTYRELSEN angående Aalborg Alliancen. Klagen omhandler borgmesterens Aalborg Alliance og dens reklamevirksomhed. Klagen er indgivet 13.11.21. Man har kunnet klikke på firmanavne og på den måde blive ledt videre til virksomhedernes hjemmeside - og derved blive præsenteret for og købe virksomhedernes produkter.

I det hele taget virker Aalborg Alliancen som en usund konstruktion, der blander kommunal politik og kommunalt/regionalt erhvervsliv og arbejdsmarkedspolitik sammen i en pærevælling, hvor jeg mener, at ålborgensiske borgere - specielt dem med behov for hjælp fra kommunekassen - er blevet taget som gidsler. Men det er også problematisk for de virksomheder, som - af forskellige grunde - ikke kan/ønsker at være med i Aalborg Alliancen, for som det fremgår af teksten nederst, som er taget fra Aalborg Alliancens hjemmeside, har man hele vejen opereret med forskelsbehandling af de virksomheder, der er med, og af de virksomheder, der ikke er med. Og det i det offentlige system. En slags apartheit.

Før anlægsloven vedtages, bør regeringen og Folketingets politikere se nøje på:

1. Om Aalborg Alliancen er lovlig. Hvis ikke bør Staten selvfølgelig ikke tage imod de 600 millioner kroner fra Aalborg Kommune og Egholm motorvejen bør droppes.

2. Se godt på de alternative løsninger og lave en VVM vedrørende disse. Der er mange fordele ved de løsninger. En af dem er, at Aalborgs borgere slipper for at betale 600 millioner til en statslig motorvej. Hvis ikke der ligger VVM for mindst en af de østlige alternativer, vil det være lovbrud at anlægge en motorvej hen over Egholm, da der bor oddere (EU habitat 4 beskyttelse) i linjeføringen og andre EU beskyttede dyr på Egholm, der får deres lovfæstede rettigheder krænket med fare for deres liv. Egholm motorvejen bør ikke anlægges, før en VVM med alt hvad angår undersøgelser og offentlige høringer, har fundet begge østlige alternativer for lette.

Fra Aalborg Alliancens hjemmeside

Partnerne bag Aalborg Alliance aftalen er:

- Aalborg Kommune
- DI Aalborg
- Erhverv Norddanmark
- Dansk Byggeri
- FH Aalborg
- Dansk Erhverv
- SMV Aalborg
- Erhvervsnetværk 9220
- Aalborg City

Vil du være med i Aalborg Alliancen?

Alle virksomheder kan være i Aalborg Alliancen. Du kan bidrage aktivt ved at lave en aftale med os om en eller flere af følgende muligheder:

- At rekruttering foregår gennem Jobcenter Aalborg og de faglige a-kasser
- At etablere praktikpladser/lærlingeforløb for unge i gang

med uddannelse i samarbejde med uddannelsesinstitutionerne
- At tage voksenlærlinge
- At etablere småjobs til ledige med særlige behov
- At give udsatte ledige en chance i form af etablering af fleksjob, skånejob, praktikforløb m.m.
- At medvirke til at etablere kompetenceudviklingsforløb for ledige og medarbejdere ansat i virksomheden sammen med jobcentret, relevante faglige a-kasser og relevante uddannelsesinstitutioner
- At medvirke til at få højtuddannede i job

Fordele for din virksomhed

At være med i Aalborg Alliancen giver konkrete fordele for din virksomhed her og nu. Både i form af adgang til kvalificeret arbejdskraft og i form af en forstærket indsats fra Aalborg Jobcenter, faglige a-kasser og uddannelsesinstitutionerne.

Som medlem af Aalborg Alliancen får du:

- Fast kontaktperson i Jobcenter Aalborg
- Svar på henvendelse inden for 24 timer
- Gratis rekruttering og hjælp til opkvalificering
- Mulighed for at vælge en Key Account Manager i BusinessAalborg
- Mulighed for at blive årets alliancevirksomhed
- Eksponering gennem 'vi er en del af Aalborg Alliancen'. Et digitalt stempel til brug på egen hjemmeside og e-mail
- Eksponering af din virksomheds navn og mulighed for case-historie på AalborgAlliancen.dk
- Eksponering via Aalborg Kommunes mange digitale platforme

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg
gitteparachathorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mads Rubak (madsrubak@hotmail.com)
Titel: En bedre løsning SKAL findes! Egholmforbindelsen ER for dårlig og for dyr på alt for mange områder. Fakta.
Sendt: 19-12-2023 06:37

Kærer transportminister

Du må også undres over, at en ny forbindelse som minimum IKKE skal løse:
1. Forsyningssikkerhed / Nordjylland
2. Bedre afvikling af myldretidstrafik
3. Mindre støj - hvor der nu er ALT for meget (Aalborg Danmarks mest støjplagede by: https://www.kristeligt-dagblad.dk/danmark/overblik-her-er-danmarks-mest-stoejende-byer)
4. IKKE ødelægge bynær natur/rekreative områder
5. Påføre mindst mulig klimabelastning

Egholmlinien klare Max 2,5🥲

Der MÅ kunne findes en bedre løsning.
Måske en udvidelse i øst MED "låg på" inkl. bedre adgang til lufthavn 🤔
Den vil endog sandsynligvis kunne laves BILLIGERE end Egholmlinien. Altså en BEDRE og BILLIGERE løsning

Den vil fjerne Aalborg fra den pinlige første plads med støj.
Alle de, der nu lever med sundhedsskadelig støj vil slippe for det, med bedre sundhed til følge.
Hurtigere livsvigtig adgang til super sygehus i øst for ALLE nordjyder.
Den vil afvikler trafikken bedre
OG den har stadig 95% af de fordele der er kan ridses op for Egholmlinien, UDEN alle de enorme ulemper Egholmlinien medfører.. (for drikkevand, natur, endnu mere støj et helt nyt sted, hjælper ikke øst Vendsyssel såfremt den er gal i tunellen, da Egholmlinien slet ikke er forbundet til Sæby/frederikshavn motorvej osv osv)

Håber beslutningstagere og alle med indflydelse tænke sig om bare én gang til - frem for "nu skal det fan… værre".

Projektets skal være det rigtige Egholmlinien har mange kvaliteter, men den er simpelthen ikke god nok..

Alle ved det, men ingen tør "at samle handsken op" - desværre.

Med venlig hilsen
Mads Rubak

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Indsigelse Natur og rekreative områder fjordengene Aalborgsiden
Sendt: 18-12-2023 23:54

Natur- og rekreative områder eller en motorvej over Egholm. Jeg ved godt, hvad jeg foretrækker.

Ødelæg ikke de rekreative naturområder i Aalborgs vestlige fjordenge. De har stort potentiale for fremtiden.

Politikerne i Aalborg Kommune har en fantastisk mulighed for at skabe et stort sammenhængende rekreativt område vest for Aalborg. I store træk det der hedder Sofiendals Enge (i syd) og Hasseris enge (i nord).
Et område fra Drastrup by, inklusive Drastrup Skov - med kæmpehøjen Odderhøj som det sydligste punkt og Hasseris Skov som det vestligste - hele vejen ud til fjorden. Det, der kræves er faktisk bare, at politikerne (regering, folketing, region, kommune) ombestemmer sig og lader være med at ødelægge området ved at anlægge en støjende Egholm motorvej igennem det. Området benyttes nemlig allerede som rekreativt område. Specielt er de nye søer ved Sofiendals Enge meget populære at vandre rundt omkring for områdets beboere, men også borgere fra Aalborgs andre kvarterer benytter stierne omkring søerne, hvor der er masser af ænder, enkelte svaner og hejrer, men også mere eksotiske fugle har fundet vej dertil. For eksempel sølvhejrer og traner etc. Ude i engene ser man ind imellem flokke af rådyr. Når man bevæger sig derud, oplever man oftest en stilhed, der er sjælden så tæt ved en storby. En stilhed, der giver ro i tanker og krop. Når vinden kommer fra syd, hvilket er sjældent, kan man dog høre trafikken på motortrafikvejen til Nibe. Lige nu er engområdet for en stor del - med en graverende undtagelse som jeg kommer ind på i mit høringssvar om asbest - anlagt som marker. Jeg forestiller mig, at kommunen på sigt kan opkøbe disse og med tiden stoppe dræningen af markerne. Og Hasseris Å, hvor der efter sigende lever oddere, kan bringes tilbage i et snoet forløb. Når der kommer mere vand i området, vil engene efterhånden få sin oprindelige plantevækst tilbage, hvilket er godt og nødvendigt for biodiversiteten. Samtidig vil de områder, der vil komme til at stå under vand, fastholde CO2 under vandfladen, hvilket er godt for - ja essentielt - for klimaet. Som jeg forstår det, efter at COP28 er afviklet uden at nå frem til en slutdato for brug af fossile brændsler, vil klimaet blive ved med at blive varmere. Med vildere og vildere vejr som resultat. Aalborg midtby ligger lavt og risikerer med tiden at blive oversvømmet. Jeg forestiller mig, at engområdet med tiden kan fungere som en svamp, der tager det overskydende vand, hvorved Aalborg C har bedre chancer for at undgå oversvømmelser. En sådan chance bør ikke ødelægges ved at placere en motorvej hen over det lavt liggende område.
Men at engområdet kan have en vigtig funktion i hidsige vejrsituationer, betyder jo ikke, at man ikke kan nyde det i det daglige. Med vandre/cykle stier rundt i området og med shelters og bålpladser, vil hele området blive til glæde og gavn for Aalborgs borgere og for turister fra nær og fjern. Selvfølgelig skal der , efterhånden som naturen vender tilbage til området, sættes skilte op, der informere om dyre- og planteliv.
Ja, og så er der jo lige grundvandet, som er blevet dyrket som det reneste, fineste drikkevand i de sidste tredive år, efter at Drastrup Skov blev plantet. En tredjedel af Aalborgs befolkning får drikkevand herfra og det vil vi gerne blive ved med.
Giv Aalborg en chance for at blive en grøn og sund by. Drop Egholm motorvejen, før det er for sent. Der er billigere muligheder for udbygning af fjordkrydsningen ved Limfjordstunnelen. Her tænker jeg på et ekstra tunnelrør med vendbare baner eller en Citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning står bag. En østlig forbindelse vil, uanset hvilken af de to modeller, der vælges, have en meget mere effektiv trafikafvikling, da den fører trafikken fra Vendsyssel langt mere direkte til de mange store arbejdspladser, der ligger i Aalborg Øst. Herunder også det nye supersygehus.
Også ved trafikuheld i Limfjordstunnelen vil trafikken kunne afvikles optimalt, da den hurtigt kan føres over i det nye rør i modsætning til den lange ekstratur i stangtrafik fra E45 igennem Nørresundby, hen over Egholm og ind igennem hele Aalborg. Uanset hvilken østlig model, der vælges, vil støjforureningen ikke vokse markant. Og de østlige modeller vil ikke ødelægge natur.

Altså, der er absolut ingen grund til at ødelægge et stykke natur, der har potentiale til at blive noget stort, når der er billigere og bedre alternativer, der ligger lige for.

Drop Egholm motorvejen.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.fk (arp@trm.fk)
Fra: Anders Flensborg Iversen (afiv07@gmail.com)
Titel: Bemærkning 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 18-12-2023 22:15

Vedr. Udkast til forslag til om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget bør ikke blive godkendt i sin nuværende form. Det vil være uhensigtmæssigt til gene for natur, dyreliv og mennesker i området.

Hvis der skal anlægges en 3. forbindelse vest om Aalborg by, bør den anlægges i tunnel i hele strækningen fra Hobrovej til Høvejen.

Bliver forbindelsen anlagt ud fra de nuværende planer vil det efter min overbevisning:

- Ødelægge naturen på Egholm, som ellers er hjemsted for flere beskyttelser arter og en sand perle i Aalborg
- Skabe støjgener i store dele af Aalborg, da vinden forholdvis er i vest
- Øge risikoen for oversvømmelser i de lavere liggende områder langs med tracéet, en risiko der ikke er værd at løbe, set i lyset af de kommende klimaændringer
- Bidrage til at "låse" byen inden mellem to store veje
- Bidrage til ekstra trafik i nærliggende boligområder

Venlig hilsen
Anders Iversen
+45 28694032

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Birchholdt (mette.birchholdt@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 18-12-2023 21:13

Som et led i infrastrukturforliget fra 2021 blev det besluttet at gennemføre en tredje limfjordsforbindelse i form af en motorvej, som skal gå over den lille ø Egholm.

Denne forbindelse mener jeg ikke skal gennemføres. Dels vil linjeføringen ødelægge enestående natur, bl.a. levestedet for oddere på stedet, dels er tiden løbet fra stor infrastrukturprojekter nu, hvor vi er klar over, at vores CO2-udledninger SKAL ned, hvis vi skal undgå at forværre den klimakatastrofe, vi allerede står i. Anlægget af den tredje limfjordsforbindelse vil betyde en voldsom brug af fossile brændstoffer, og erfaringen viser, at flere motorveje vil betyde flere biler på vejene. Selv om vi fremover skulle komme til at køre i el-biler, vil disse ikke være CO2-neutrale, idet vi også i årene fremover vil være afhængige af fossile brændstoffer til fremstilling af elektricitet. Endvidere er fremstilling af el-biler særdeles ressource- og energikrævende og indebærer udvinding af sjældne råstoffer i miner, som medfører uoprettelige skader på miljøet og ofte ødelægger minearbejdernes helbred.

Danmark er et land med en meget lav biodiversitet. Vi har ikke meget såkaldt uberørt natur (vi er bundskraber i Europa). Derfor skal vi passe på den smule natur af god kvalitet, som vi fx har på Egholm og andre steder på den tredje limfjordsforbindelses linjeføring.

Ud over de store tab af naturrigdomme må der sættes spørgsmålstegn ved økonomien i en trafikløsning med motorvej over Egholm. En alternativ løsning med en anden udbygning af kapaciteten over eller under Linfjorden kan meget vel blive både bedre og billigere.

Venlig hilsen
Mette Birchholdt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Christensen (mettenc@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej NEJ TAK
Sendt: 18-12-2023 20:01

Kære politikere, kære jer der har magten

Nogle gange er det rigtige at lade være
Udsigten til Egholm
Fra højen i Mølleparken
Mange gange har jeg siddet og kigget ud
Over Limfjorden
Over landskabet
Set på færgen
Og kroen
Og gårdene på Egholm
En lille perle

Gør nu det rigtige!
Vi ved det jo godt
En motorvej løser ikke problemer
Den skaber problemer
Og står i vejen for de løsninger
Som vi alle ved
Vi er nødt til at satse på

Skal satse på
Det er nu det er vigtigt

Gør nu det rigtige!
Lad være!
Bevar denne skat til vores børn

Venlig hilsen
Aalborgenser
Mette N. Christensen
Mølvangvej 19c
7300 Jelling

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: tanja salling friis (sallingfriis@hotmail.com)
Titel: Stop motorvej over Egholm
Sendt: 18-12-2023 18:44

Kære transportministerium

Jeg er mor til 3 skønne børn her i Aalborg. Jeg skriver for at opfordre jer til at droppe Egholm motorvejen, som jeg slet ikke fatter fortsat er på tale. Den ødelægger en af Aalborgs få oaser, smukke gåtur langs fjorden på både Aalborg og Nørresundby siden, skoleturer til Egholm, leg og badning i Vestre Fjordpark som ingen vel har lyst til at besøg, når først de giver sig til at udgave til tunnelen og al Aspesten, som ligger begravet her frigives til både vand og luft. Derudover kan pengene jo sagtens bruges på meget andet, som pt. bliver nedprioriteret.
Giv os et rent Aalborg, et Aalborg til børn og unge med plads til leg, fordybelse og smukke gå- og sejlturen.
Og ja, så må flere cykle, samkøre, tage det offentlige, det er sundere for os alle og for miljøet.
Håber I tager mine ord i betragtning, det gælder vores alles fremtid 🙏❤
Tak
Med venlig hilsen
Tanja Friis Sørensen

Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 18-12-2023 17:30

Kære trafikminister og folketing

Jeg vil gerne gøre alle jer politikere lysende klart, at der er et folkeligt flertal i Aalborg Kommune, der er imod at øse penge i milliard-klassen ud på et projekt, som både er dyrere, dårligere for trafikken og dårligere for miljøet, end det alternativ, der slet ikke får den opmærksomhed fra politisk side, det burde: En udvidelse ved den eksisterende tunnel.

Det er skandaløst, at man vil gennemtrumfe en plan, der er forældet, sporadisk opdateret, men ikke fulgt op af at undersøge og beskrive et alternativt løsningsforslag, en samfundsmæssigt langt mere fornuftig plan, der ligger lige for. Som er trafikalt bedre. Som er miljømæssigt bedre. Og som er væsentligt billigere.

I er allesammen valgt til at varetage vore, borgernes interesser, og det skal ikke ske via udemokratiske trafikforlig, der ikke er ordentligt undersøgt og som bygger på: "hvis du får dit og jeg får mit, så er vi enige".

En VVM er ikke et udtryk for, at der er tale om et godt projekt, men udelukkende en rapport, der skal udarbejdes for at skabe et fornuftigt beslutningsgrundlag for borgere og politikere. Og det er ikke sket i nærværende tilfælde, da man alt for tidligt har lagt sig fast på en løsning og fravalgt en seriøs undersøgelse af alternativerne.

Vi har, som borgere i Aalborg Kommune, ret til at fremhæve de gener, en trafikal kaos-situation i vestbyen vil skabe med en Egholmforbindelse. Og så må vore nordenfjords medborgere acceptere, at deres transport gennem vores kommune fortsat skal finde sted via E45 – og det på en måde, der fuldt ud vil være tilfredsstillende for alle parter.

Vi vil jo - næsten - alle gerne have en tredje Limfjordsforbindelse.

Vi vil bare ikke lade vores sunde fornuft blive trampet på og puttet ned i en kasse, der behager en politisk elite, som stemmer efter andre (egoistiske ?) mål.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

-- AKT 311289 -- BILAG 902 -- [Egholmmotorvej] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 18-12-2023 17:12

Kære trafikminister og folketing

Det fremgår af udkast til Anlægslov:

"Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfunds-mæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brug-bare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning."

En 3. limfjordsforbindelse er givet samfundsmæssig nødvendig, men den bør ikke nødvendigvis føres over Egholm, da der helt klart findes brugbare, mindre natur og støjbelastende samt billigere alternativer, man har blot fravalgt at undersøge dem forsvarligt.

Et tredje tunnelrør ved E45 med 2-3 spor og vendbar trafik er et af de brugbare alternativer, som endog giver en væsentlig større økonomisk afkastning.

Stop Egholmløsningen mens tid er og få E45 løsningen undersøgt forsvarligt

Den bliver alligevel nødvendig iflg. Vejdirektoratets egne tal.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 18-12-2023 16:59

Kære trafikminister og folketing

Jeg synes, at en motorvej over Egholm dels er unødvendig og dels forårsager alt for mange indgreb i menneskers livskvalitet samt uvurderlig natur og dyreliv.

En udbygning af det eksisterende tunnel system ved E45 med et ekstra rør med 3 spor og vendbar trafikretning afhængig at trafikintensitet vil klart være at foretrække af flere årsager:

1) Den er væsentlig billigere og hurtigere at bygge.

2) Der etableres i øjeblikket støjværn og et ekstra spor vil være relativt nemt at etablere og vil ikke skabe mærkbart højere støjnineau.

3) Den nuværende tunnel sætter sig og trafikken vil iflg. Vejdirektoratets egne tal ikke blive mærkbart aflastet af en Egholmforbindelse, så det bliver alligevel nødvendigt med et ekstra rør for at løse problemerne.

Så hvorfor ikke etablere denne billigere og bedre løsning først?

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Christensen (sneensian@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr.. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 18-12-2023 13:25
Bilag: 2023.12.15 Høringssvar V2 PDF.pdf;

Til
- Transportministeren
- Chefkonsulent Arne Petersen

Vedhæftet fremsendes høringssvar vedr.. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, tillige indsat nedenfor i denne mail.

Mvh Jens Christensen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jens Christensen
Landinspektør, pensionist og fhv. universitetslektor i teknologiudvikling og naturforvaltning
Adresse: Vejgaard Bymidte 9, 9000 Aalborg
Mail: sneensian@gmail.com

Forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er særdeles kritisabelt, hvilket argumenteres i det følgende.

Når det gælder mobilitetsudvikling, er det (som ved teknologisk og samfundsmæssig udvikling i mange andre sammenhænge) meningsfyldt at reflektere 3 generelle spørgsmål:

a. Hvad er problemet?
b. Hvilke løsningsmuligheder kunne der være?
c. Hvilke værdier og visioner bør den/de valgte løsninger tilgodese?

Ad a) Problemet
Der foreligger et trængselsproblem i den nuværende tunnel under Limfjorden, dog primært på særskilte tidspunkter af døgnet (myldretidstrafikken).

Ad b) Løsningsmuligheder
Den foreslåede løsning med en ca. 20 km motorvej vest om Aalborg er kun en blandt flere mulige løsninger på trængselsproblemet.
Andre mulige løsninger kunne bl.a. være:

- Et yderligere tunnelrør i den eksisterende E45 tracé, som ville være meget billigere end vestforbindelsen, og på langt sigt formentlig give en bedre aflastning; formentlig også samfundsøkonomisk bedre; jf. bl.a. den af trafikforskere foreslåede City Tunnel. Hertil bemærkes endvidere, at den nuværende tunnel ikke holder evigt. Selv med realisering den foreslåede motorvejsforbindelse over Egholm må det forventes, at den nuværende E45 tracé

på længere sigt skal renoveres /udbygges, meget vel med endnu et tunnelrør, dvs. endnu et omkostningsfyldt projekt.
- Regulering af trafikken i tunnellen. Det kunne f.eks. være incitamenter til anderledes fordeling af trafikstrømmen over døgnet; incitamenter til at køre flere sammen; betaling for kun at køre én person i en bil.
- Udbygning af andre transportformer, så som gode og billige offentlige transportmidler.
- Udbygning af P-pladser til opsamling i udkanten af StorAalborg, sammen med en gedigen indsats for udbygning af offentlige transportmuligheder, såvel som også cykelveje.
- Kombination af ovenstående og meget vel også andre løsningsmuligheder, baseret på en mere kompleks forståelse af mobilitet end den ensidige forståelse, som lovforslaget er udtryk for.

Til ovenstående bemærkes, at jeg ikke er ekspert i trafikløsninger, men formoder, at der vil komme høringssvar fra trafikforskere og andre relevante fagfolk, som kan give mere kvalificerede bud på alternative løsningsmuligheder.

Ad 3) Værdier og visioner

Grøn omstilling
Hvad værdier og visioner for udviklingsretningen angår, vil jeg først og fremmest pege på nødvendigheden af en grøn omstilling, og at ny infrastruktur bør vurderes i perspektiv af denne nødvendighed.

Klimakrisen er påtrængende. Folketinget har vedtaget målsætning om 70% reduktion i 2030 og CO2-neutralitet i 2050. Hvis reduktionsmålene skal nås, står vi over for en omstilling, som må blive særdeles omfattende. Det er nødvendigt at handle og tænke på helt nye måder; det gælder mange af livets forhold, og det gælder i høj grad mobiliteten. Den foreslåede motorvej er udtryk for, at nutidens problemer søges håndteret med fortidens løsningsmodeller med fremtidige problemer til følge. I stedet er der behov for, at der gøres en indsats for nye og ændrede mobilitetsformer, som i langt mindre grad er klimabelastende, og som faktisk bidrager til - ja er et indbygget led i - grøn omstilling.

Helhedsorienteret byplanlægning
En helhedsorienteret tilgang til relationen mellem bykvalitet, mobilitet og infrastruktur er vigtigt i forbindelse med grøn omstilling, og det er centralt for attraktiviteten af en by.

Med en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm vil boligmiljøerne over lange stræk blive hårdt påvirket, og med sundhedsskadelig virkning. Paradoksalt nok er der sket en udbygning af boligområder i Sofiendal Enge, samtidigt med at en vestlig motorvej har været på tale. Hertil bemærkes for en ordens skyld, at jeg ikke selv bor i den vestlige del af Aalborg, og ikke vil blive personlig berørt; min betragtning er almen; det er attraktiviteten af Aalborg som by - hele byen, såvel som dens forhold til det omgivende åbne land - der vil blive uheldigt påvirket af en motorvej som tiltænkt med lovforslaget.

Byopfattelser og planlægningsideologier ændrer sig historisk. I 1950'erne og 1960'erne var gadegennembrud et tidens løsen; bilerne skulle frem, uanset hvad det måtte koste af gamle bygninger, der siden blev anset som bevaringsværdige. Denne planlægningsideologi er forlængst forladt. Med lovforslaget lægges nu op til en trafikløsning, som indebærer, at StorAalborg spærres inde mellem barrierer af motorveje. Det er udtryk for en tilsvarende og forældet planlægningsideologi, som ikke kun inddrager hensyn til biltrafikken, men som giver biltrafikken

en førsterang, for hvilken andre planlægningsmæssige hensyn må vige.

I stedet må det være tid at værdsætte menneskelige byer: Byer med ro, byer der åbner sig ud mod de omgivende landskaber. Hertil fordres en planlægning, som ved tilrettelæggelse af den fysiske infrastruktur inddrager kvalificerede overvejelser om samspillet mellem bykvalitet og mobilitet.

Livskvalitet og biodiversitet mv.
Et vigtigt aspekt af menneskers livskvalitet er muligheden for friluftsliv i natur og landskab. Lovforslagets oversigtskort illustrerer med al tydelighed, hvordan en motorvej i Egholmlinjen over et stræk på ca. 20 km vil gennemskære en række bynære områder af særdeles stor rekreativ betydning for befolkningen i storbyen Aalborg. Det gælder bl.a. og ikke mindst Østerådalen, i hvilken der for år tilbage skete naturgenopretning; Sofiendal enge og Hasseris Enge som forbinder Aalborg med det åbne land mod vest, såvel som området ved fjorden vest for renseanlægget; Egholm, som besøges af mange slags mennesker, et yndet område for bl.a. børnefamilier; den ligeledes velbesøgte Lindholm Fjordpark vest for Nørresundby, ud mod Verdens Ende; tillige området nord for Lindholm omkring Vandskistadion.

Et andet vigtigt aspekt for livskvaliteten er stilhed. Stilhed er en ofte upåagtet værdi, men af stor betydning for mental sundhed. Egholm modtog i 2019 den betydningsfulde Stilhedspris. Det er ganske unikt, at storbyen Aalborg har en sådan fredfyldt perle af en ø i en fjord, beliggende så tæt ved byen. Dertil kommer, at såfremt den foreslåede motorvej realiseres, vil ikke kun store dele af det vestlige Ålborg og Nørresundby blive stærkt støjramt, men også de af motorvejen gennemskårne rekreative områder.

Ét er, at de værdier for menneskelivet, som Aalborgs fine beliggenhed ved et rekreativt betydningsfuldt fjordområde tilbyder, vil blive spoleret af en motorvej med den foreslåede linjeføring. Et andet er, at også plante og dyrelivet vil blive stærkt påvirket. I de senere år har der været bred opmærksomhed om, at det er vigtigt at tage vare på biodiversiteten, ikke kun i særskilte 'naturområder', men mere alment, både i byer og i det åbne land, og der gøres fra mange sider en ihærdig indsats for at styrke den biologiske mangfoldighed. En række truede dyrearter vil blive stærkt påvirket, såfremt en vestlig motorvejsforbindelse over Egholm gennemføres. Snarere end at anlægge en vestmotorvej burde der gøres en ihærdig indsats for at styrke biodiversiteten i landskaberne vest for Aalborg og Nørresundby.

Ydermere vil et stort og betydningsfuldt indvindingsområde for drikkevand (Drastrupområdet) blive påvirket af den foreslåede motorvejsføring. Det har i mange år været almindelig politik, og et fornuftigt ideal, at vandforsyningen i Danmark bør baseres på rent og urenset drikkevand fra grundvandet. Anlæg, som berører grundvandsreservoirer for drikkevand bør ikke gennemføres uden solidt videnskabeligt belæg for, at reservoiret ikke forurenes i anlægsfasen, og ej heller på langt sigt i driftsfasen.

Erhvervsudvikling i Nordjylland
Et ofte fremført synspunkt fra tilhængere af en motorvejsforbindelse i linjeføringen over Egholm er, at den vil bidrage til at styrke erhvervsudviklingen i Aalborg / Nordjylland. Tager man dette synspunkt til følge (idet jeg gerne medgiver, at det er væsentligt at ophjælpe erhvervsudviklingen, og særskilt hvad angår de erhverv, der spiller sammen med 'grøn omstilling'), så ville - også ved en fortsat øgning i biltrafikken - et yderligere tunnelrør i den eksisterende E45 tracé (som f.eks. den foreslåede City Tunnel) give en mere langsigtet afhjælpning af trængselsproblemet.

Hertil kommer, at i Aalborg sker den væsentligste erhvervsudvikling langt mere mod øst end mod vest (bl.a. Østhavnen og det nye sygehus). For Aalborgs erhvervsudvikling synes en udbygning af E45 tracéen langt mere tjenlig en en motorvej mod vest.

Værdier under pres - et incitament til at søge anderledes løsninger på trængselsproblemerne

Den løsningsmulighed, som lovforslaget tilsiger, sætter væsentlige værdier under pres, ikke mindst i lyset af grøn omstilling, men tillige i henseende til helhedsorienteret byplanlægning samt i henseende til friluftsliv og biodiversitet mv.. Det er et fra mange perspektiver uheldigt løsningforslag, som er overleveret fra en tid, da der langtfra var samme opmærksomhed som idag om nødvendigheden af grøn omstilling. I forbindelse med den for nyligt gennemførte VVM-redegørelse for løsningsforslaget er der heller ikke undersøgt alternativer, som Miljøvurderingsloven ellers fordrer, hvilket er yderst kritisabelt.

Jeg opfordrer hermed til, at Folketinget afviser lovforslaget (som i øvrigt - selv fra en pengeøkonomisk vinkel - drejer sig om et overordentlig dyrt projekt, sammenlignet med gennemsnitsprisen pr kilometer på motorveje i øvrigt, og efter de foreliggende beregninger med en særdeles ringe rentabilitet).

Der inciteres til i stedet at søge anderledes løsninger på trængselsproblemerne, mere fremadskuende, og med et åbent blik for mulighederne. Konstruktivt opfordrer jeg til, at der iværksættes et arbejde med nytænkning af mobilitetsudviklingen i Aalborg og Nordjylland fra en problembaseret vinkel, som

1. fortsat anerkender de nuværende trængselsproblemer i Limfjordstunnellen,
2. afdækker anderledes og gerne mere komplekse løsningsmuligheder (- som et led heri kunne det være umiddelbart tilgængeligt at iværksætte VVM-undersøgelse af et yderligere tunnelrør i tilknytning til E45-tracéen),
3. under inddragelse af et bredere sæt af værdier og visioner, herunder de ovenfor anførte.

Mvh Jens Christensen

-- AKT 311289 -- BILAG 905 -- [2023.12.15 Høringssvar V2 PDF] --

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jens Christensen
Landinspektør, pensionist og fhv. universitetslektor i teknologiudvikling og naturforvaltning
Adresse: Vejgaard Bymidte 9, 9000 Aalborg
Mail: sneensian@gmail.com

Forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er særdeles kritisabelt, hvilket argumenteres i det følgende.

Når det gælder mobilitetsudvikling, er det (som ved teknologisk og samfundsmæssig udvikling i mange andre sammenhænge) meningsfyldt at reflektere 3 generelle spørgsmål:
a) Hvad er problemet?
b) Hvilke løsningsmuligheder kunne der være?
c) Hvilke værdier og visioner bør den/de valgte løsninger tilgodese?

Ad a) Problemet
Der foreligger et trængselsproblem i den nuværende tunnel under Limfjorden, dog primært på særskilte tidspunkter af døgnet (myldretidstrafikken).

Ad b) Løsningsmuligheder
Den foreslåede løsning med en ca. 20 km motorvej vest om Aalborg er kun en blandt flere mulige løsninger på trængselsproblemet.
Andre mulige løsninger kunne bl.a. være:
- Et yderligere tunnelrør i den eksisterende E45 tracé, som ville være meget billigere end vestforbindelsen, og på langt sigt formentlig give en bedre aflastning; formentlig også samfundsøkonomisk bedre; jf. bl.a. den af trafikforskere foreslåede City Tunnel. Hertil bemærkes endvidere, at den nuværende tunnel ikke holder evigt. Selv med realisering den foreslåede motorvejsforbindelse over Egholm må det forventes, at den nuværende E45 tracé på længere sigt skal renoveres /udbygges, meget vel med endnu et tunnelrør, dvs. endnu et omkostningsfyldt projekt.
- Regulering af trafikken i tunnellen. Det kunne f.eks. være incitamenter til anderledes fordeling af trafikstrømmen over døgnet; incitamenter til at køre flere sammen; betaling for kun at køre én person i en bil.
- Udbygning af andre transportformer, så som gode og billige offentlige transportmidler.
- Udbygning af P-pladser til opsamling i udkanten af StorAalborg, sammen med en gedigen indsats for udbygning af offentlige transportmuligheder, såvel som også cykelveje.
- Kombination af ovenstående og meget vel også andre løsningsmuligheder, baseret på en mere kompleks forståelse af mobilitet end den ensidige forståelse, som lovforslaget er udtryk for.

Til ovenstående bemærkes, at jeg ikke er ekspert i trafikløsninger, men formoder, at der vil komme høringssvar fra trafikforskere og andre relevante fagfolk, som kan give mere kvalificerede bud på alternative løsningsmuligheder.

Ad 3) Værdier og visioner

Grøn omstilling
Hvad værdier og visioner for udviklingsretningen angår, vil jeg først og fremmest pege på nødvendigheden af en grøn omstilling, og at ny infrastruktur bør vurderes i perspektiv af denne nødvendighed.

Klimakrisen er påtrængende. Folketinget har vedtaget målsætning om 70% reduktion i 2030 og CO2-neutralitet i 2050. Hvis reduktionsmålene skal nås, står vi over for en omstilling, som må blive særdeles omfattende. Det er nødvendigt at handle og tænke på helt nye måder; det gælder mange af livets forhold, og det gælder i høj grad mobiliteten. Den foreslåede motorvej er udtryk for, at nutidens problemer søges håndteret med fortidens løsningsmodeller med fremtidige problemer til følge. I stedet er der behov for, at der gøres en indsats for nye og ændrede mobilitetsformer, som i langt mindre grad er klimabelastende, og som faktisk bidrager til - ja er et indbygget led i - grøn omstilling.

Helhedsorienteret byplanlægning
En helhedsorienteret tilgang til relationen mellem bykvalitet, mobilitet og infrastruktur er vigtigt i forbindelse med grøn omstilling, og det er centralt for attraktiviteten af en by.

Med en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm vil boligmiljøerne over lange stræk blive hårdt påvirket, og med sundhedsskadelig virkning. Paradoksalt nok er der sket en udbygning af boligområder i Sofiendal Enge, samtidigt med at en vestlig motorvej har været på tale. Hertil bemærkes for en ordens skyld, at jeg ikke selv bor i den vestlige del af Aalborg, og ikke vil blive personlig berørt; min betragtning er almen; det er attraktiviteten af Aalborg som by - hele byen, såvel som dens forhold til det omgivende åbne land - der vil blive uheldigt påvirket af en motorvej som tiltænkt med lovforslaget.

Byopfattelser og planlægningsideologier ændrer sig historisk. I 1950'erne og 1960'erne var gadegennembrud et tidens løsen; bilerne skulle frem, uanset hvad det måtte koste af gamle bygninger, der siden blev anset som bevaringsværdige. Denne planlægningsideologi er forlængst forladt. Med lovforslaget lægges nu op til en trafikløsning, som indebærer, at StorAalborg spærres inde mellem barrierer af motorveje. Det er udtryk for en tilsvarende og forældet planlægningsideologi, som ikke kun inddrager hensyn til biltrafikken, men som giver biltrafikken en førsterang, for hvilken andre planlægningsmæssige hensyn må vige.

I stedet må det være tid at værdsætte menneskelige byer: Byer med ro, byer der åbner sig ud mod de omgivende landskaber. Hertil fordres en planlægning, som ved tilrettelæggelse af den fysiske infrastruktur inddrager kvalificerede overvejelser om samspillet mellem bykvalitet og mobilitet.

Livskvalitet og biodiversitet mv.
Et vigtigt aspekt af menneskers livskvalitet er muligheden for friluftsliv i natur og landskab. Lovforslagets oversigtskort illustrerer med al tydelighed, hvordan en motorvej i Egholmlinjen over et stræk på ca. 20 km vil gennemskære en række bynære områder af særdeles stor rekreativ betydning for befolkningen i storbyen Aalborg. Det gælder bl.a. og ikke mindst Østerådalen, i hvilken der for år tilbage skete naturgenopretning; Sofiendal enge og Hasseris Enge som forbinder Aalborg med det åbne land mod vest, såvel som området ved fjorden vest for renseanlægget; Egholm, som besøges af mange slags mennesker, et yndet område for bl.a. børnefamilier; den

ligeledes velbesøgte Lindholm Fjordpark vest for Nørresundby, ud mod Verdens Ende; tillige området nord for Lindholm omkring Vandskistadion.

Et andet vigtigt aspekt for livskvaliteten er stilhed. Stilhed er en ofte upåagtet værdi, men af stor betydning for mental sundhed. Egholm modtog i 2019 den betydningsfulde Stilhedspris. Det er ganske unikt, at storbyen Aalborg har en sådan fredfyldt perle af en ø i en fjord, beliggende så tæt ved byen. Dertil kommer, at såfremt den foreslåede motorvej realiseres, vil ikke kun store dele af det vestlige Ålborg og Nørresundby blive stærkt støjramt, men også de af motorvejen gennemskårne rekreative områder.

Ét er, at de værdier for menneskelivet, som Aalborgs fine beliggenhed ved et rekreativt betydningsfuldt fjordområde tilbyder, vil blive spoleret af en motorvej med den foreslåede linjeføring. Et andet er, at også plante og dyrelivet vil blive stærkt påvirket. I de senere år har der været bred opmærksomhed om, at det er vigtigt at tage vare på biodiversiteten, ikke kun i særskilte 'naturområder', men mere alment, både i byer og i det åbne land, og der gøres fra mange sider en ihærdig indsats for at styrke den biologiske mangfoldighed. En række truede dyrearter vil blive stærkt påvirket, såfremt en vestlig motorvejsforbindelse over Egholm gennemføres. Snarere end at anlægge en vestmotorvej burde der gøres en ihærdig indsats for at styrke biodiversiteten i landskaberne vest for Aalborg og Nørresundby.

Ydermere vil et stort og betydningsfuldt indvindingsområde for drikkevand (Drastrupområdet) blive påvirket af den foreslåede motorvejsføring. Det har i mange år været almindelig politik, og et fornuftigt ideal, at vandforsyningen i Danmark bør baseres på rent og urenset drikkevand fra grundvandet. Anlæg, som berører grundvandsreservoirer for drikkevand bør ikke gennemføres uden solidt videnskabeligt belæg for, at reservoiret ikke forurenes i anlægsfasen, og ej heller på langt sigt i driftsfasen.

Erhvervsudvikling i Nordjylland
Et ofte fremført synspunkt fra tilhængere af en motorvejsforbindelse i linjeføringen over Egholm er, at den vil bidrage til at styrke erhvervsudviklingen i Aalborg / Nordjylland. Tager man dette synspunkt til følge (idet jeg gerne medgiver, at det er væsentligt at ophjælpe erhvervsudviklingen, og særskilt hvad angår de erhverv, der spiller sammen med 'grøn omstilling'), så ville - også ved en fortsat øgning i biltrafikken - et yderligere tunnelrør i den eksisterende E45 tracé (som f.eks. den foreslåede City Tunnel) give en mere langsigtet afhjælpning af trængselsproblemet.

Hertil kommer, at i Aalborg sker den væsentligste erhvervsudvikling langt mere mod øst end mod vest (bl.a. Østhavnen og det nye sygehus). For Aalborgs erhvervsudvikling synes en udbygning af E45 tracéen langt mere tjenlig en en motorvej mod vest.

Værdier under pres - et incitament til at søge anderledes løsninger på trængselsproblemerne

Den løsningsmulighed, som lovforslaget tilsiger, sætter væsentlige værdier under pres, ikke mindst i lyset af grøn omstilling, men tillige i henseende til helhedsorienteret byplanlægning samt i henseende til friluftsliv og biodiversitet mv.. Det er et fra mange perspektiver uheldigt løsningforslag, som er overleveret fra en tid, da der langtfra var samme opmærksomhed som idag om nødvendigheden af grøn omstilling. I forbindelse med den for nyligt gennemførte VVM-redegørelse for løsningsforslaget er der heller ikke undersøgt alternativer, som Miljøvurderingsloven ellers fordrer, hvilket er yderst kritisabelt.

Jeg opfordrer hermed til, at Folketinget afviser lovforslaget (som i øvrigt - selv fra en pengeøkonomisk vinkel - drejer sig om et overordentlig dyrt projekt, sammenlignet med gennemsnitsprisen pr kilometer på motorveje i øvrigt, og efter de foreliggende beregninger med en særdeles ringe rentabilitet).

Der inciteres til i stedet at søge anderledes løsninger på trængselsproblemerne, mere fremadskuende, og med et åbent blik for mulighederne. Konstruktivt opfordrer jeg til, at der iværksættes et arbejde med nytænkning af mobilitetsudviklingen i Aalborg og Nordjylland fra en problembaseret vinkel, som

1) fortsat anerkender de nuværende trængselsproblemer i Limfjordstunnellen,
2) afdækker anderledes og gerne mere komplekse løsningsmuligheder (- som et led heri kunne det være umiddelbart tilgængeligt at iværksætte VVM-undersøgelse af et yderligere tunnelrør i tilknytning til E45-tracéen),
3) under inddragelse af et bredere sæt af værdier og visioner, herunder de ovenfor anførte.

Mvh Jens Christensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nils Meier (nmeier@stofanet.dk)
Titel: Høringsvar vedr. Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 18-12-2023 10:12

Jeg henvender mig til jer angående den planlagte 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg ønsker at fremhæve nogle væsentlige ulemper ved dette projekt, som jeg mener bør overvejes nøje.

For det første vil en sådan forbindelse medføre øget CO2-udledning. I en tid, hvor Nordpolen smelter, skovene bliver fældet, og dyre- og plantearter bliver udryddet, virker en motorvej over Egholm malplaceret og en misforståelse.

Desuden vil motorvejen skære igennem områder, der er levesteder for fredede og truede dyrearter, som Danmark har forpligtet sig til at beskytte i EU. Dette inkluderer arter som den lysbugede knortegås, strandtudsen og odderen.

I et Danmark, hvor regeringen påstår at være fortaler for mere natur, bør vi ikke ødelægge de grønne områder i det vestlige Aalborg, Nørresundby og Egholm, som enten er natur eller har potentiale til at blive det.

Desuden mangler Aalborg og Nørresundby allerede grønne og rekreative områder, og vi bør ikke asfaltere flere kvadratkilometer med motorveje i disse områder.

Det er vigtigt at huske, at der ikke er nogen vej tilbage, hvis vi først anlægger en 20 kilometer lang motorvej gennem de fredelige og grønne områder i Aalborg og Nørresundby. Denne motorvej vil forblive der altid, og vi vil ikke kunne få de fredelige og grønne områder tilbage. Selv hvis en større del af bilparken er elektriske om 10-20 år, vil støj fra dæk og arealforbrug stadig være et problem. Grønne motorveje eksisterer ikke.

Desuden viser Vejdirektoratets egne beregninger, at en Egholmlinje kun vil reducere trafikken på E45 gennem Limfjordstunnellen med 17 procent. Det betyder, at 83 procent af trafikken stadig vil køre igennem tunnelen. Med de forventede trafikstigninger i de kommende år vil enhver lettelse af trængslen hurtigt blive opvejet.

De 17 procent af bilerne, der skal ledes vest om, vil til gengæld ødelægge områder, der i øjeblikket ikke er plaget af støj. Rekreative og fredelige områder på ruten vil blive delvist eller helt ødelagt af motorvejen, herunder Drastrup Skov, Vestre Fjordpark, Lindholm Strandpark med Verdens Ende og Lindholms kolonihaveforeninger Aablink og Voerbjerglund. Disse områder bruges i dag af mange mennesker til løb, gåture, hundeluftning og udflugter. Disse borgere vil ikke have alternativer i et Storaalborg, der allerede er under pres fra trafik

Desuden vil byggeriet af den planlagte motorvej medføre opgravning af områder med asbestdeponier, hvilket vil medføre forurening af fjorden og have negative konsekvenser for mennesker og det marine miljø.

Jeg vil gerne påpege, at der findes en alternativ løsning, som ville være langt mere omkostningseffektiv. Det er muligt at bygge et ekstra tunnelrør i den østlige del af Aalborg, hvor der allerede eksisterer et rør. Denne løsning vil kunne implementeres til halvdelen af prisen og undgå de negative konsekvenser, som en motorvej over Egholm ville medføre.

Jeg opfordrer jer til at nøje overveje de ulemper, jeg har nævnt, ved anlæggelsen af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Det er vigtigt at prioritere beskyttelsen af naturen, bevarelsen af dyre- og plantearter samt sikringen af rekreative og fredelige områder for borgerne. Samtidig bør man undersøge mere omkostningseffektive alternativer, der ikke medfører negative miljøpåvirkninger.

Tak for jeres opmærksomhed, og jeg håber, at I vil tage disse bekymringer i betragtning i jeres beslutningsproces

Nils Meier

Kornblomstvej 84, st. th.

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Pia J&#65533;rgensen (nr9@live.dk)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 18-12-2023 09:02

Indsigelse

Den 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke os og alle kommende generationer.

Mange ønsker en bedre 3. Limfjordsforbindelse, og den skal nok komme.

Men at lægge den som en vestforbindelse er helt galt.

Der er vildt mange argumenter imod Egholmslinjen:

- Den aflaster ikke tunnellen nok, ifølge Vejdirektoratet selv, så et 3. rør kommer alligevel om nogle år

- Byen har udviklet sig meget mod øst siden beslutningen om en vestforbindelse, og det fortsætter.

- Den gennemskærer den mest stille del af Danmarks mest støjbelastede by, Aalborg

- Østforbindelsen skal støjdæmpes. Og det er langt billigere = mere realistisk kun at dæmpe 1, end at stå med 2 lange stræk, der skal støjdæmpes.

- Støjen fra motorvejen - fra Egholm/fra den høje bro Egholm-Lindholm/fra højbroen igennem Lindholm der føres højt over Thistedvej og jernbanen - bæres med vestenvinden ind over byområderne og det store, stille, rekreative fjordområde hvor vi går/løber/hviler/sejler. Og det kan ikke støjdæmpes pga. højden.

- Støjberegningerne tager ikke højde for lokale vindforhold, men bruger langt lavere landsgennemsnit.
Det blæser jo altid frisk heroppe og især langs fjorden, afslører træerne. Desuden bruges døgn-middel værdi, så der er meget mere støj i dagtimerne end det, der vises i høringsmaterialet. Det stigende terræn på begge sider af fjorden øger støjen meget. Det er heller ikke medtaget.

- I indre Hasseris vil alle på bakken mod Mølleparken få direkte udsyn mod nord over til broen Egholm-Lindholm, så støjen bliver tydelig. Også for dem mellem Hasserisvej og vestbyen. De er tættere på. Meget værre er det i Lindholm og Nørresundby.

- Der bliver nogle lavere huspriser i støjområderne

- Vi står i Sofiendal, Hasseris, Lindholm og fjordområdet snart med en støjkatastrofe og en 5-6 km lang og 10-11 meter høj Grædemur af et støjværn syd for fjorden, der får støjen til at slå ned længere væk i stedet.
Solen går ned i Grædemuren.
Den går ikke længere ned i horisonten

- Et 3. rør og vendbar trafik er tilstrækkeligt og bedre, og den øgede trafik i øst slår ikke meget igennem på støjniveauet, der har nået et max, hvor den ikke øges ret meget ved øget trafik, siger støjspecialist.

- Støjdæmp østforbindelsen med bærende overdækning, som A7 nu bliver det i Hamburg.
Så kan der i Aalborg bygges huse ovenpå hele vejen.
Byggegrundenes pris kan jo betale overdækningen.
Ren win-win.

- Odderne og andet må bare vige for “fremskridt”
Præcis det argument har bragt os alle dertil, hvor verdens arter og biodiversitet nu er på voldsom retur

- Og så er der lige asbesten som man har erkendt kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved grundvandssænkningen. Og hvor 20% af det opgravede materiale med asbest forventes tabt, når det sejles til asbestdepotet i Rærup, så vi får asbest spredt over hele Limfjorden.

- Både støj og asbest er jo bevist sundhedsskadelig

Drop en vestlig 3. motorvejsforbindelse!

Mvh
Pia Otte Jørgensen
Guldborghaven 9
9000 Aalborg

Sendt fra Outlook til iOS

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: rohleder123soren (rohleder123soren@protonmail.com)
Titel: STOP EGHOLMMOTORVEJEN
Sendt: 17-12-2023 23:42

Kære Transportministeriet.

Jeg er en 25-årig ung mand, der starter på studiet til februar og drømmer om at leve af at formidle naturen i fremtiden. Jeg bliver glad, når jeg går en tur i skoven eller bader på stranden. Jeg bruger naturen ofte og den hjælper mig til, at føle mig sund.

Desværre sidder jeg alt for ofte med en følelse af nervøsitet og bekymring over, hvordan vi i Danmark behandler vores natur. Vi oplevede det værste iltsvind i vores fjorde i mange år tilbage i september.. Vi er et land med kun 2,3% beskyttet natur målt på landarealet. Vores natur i Danmark er under et umanerligt og ubærligt pres. Vi må skabe en forandring, der hjælper den danske natur tilbage på sporet nu!

I betragtning af at vi befinder os i en alvorlig klimakrise, der truer livet på jorden. Vi må ikke bygge nye motorveje i 2023. Projektet om en ny motorvej over Egholm må aflyses.. NU!!

Vi har ikke råd til den CO2, som motorvejen vil udlede både når den bygges, men også når den bliver taget i brug og når den skal vedligeholdes. Luftforurening dræber i forvejen mange danskere årligt. Der skal ikke dræbes flere! Støjforureningen af etablering af en ny motorvej må også tages alvorligt!

Vi må ikke bruge 7-8,9 mia. kr på en ny motorvej! Pengene kunne bruges meget bedre til andre grønnere initiativer. Fx. gratis offentlig transport i Aalborg eller opkøb af landbrugsjord til beskyttet natur. Der er mange områder og sektorer hvor pengene mangler mere end de gør til et nyt motorvejsprojekt.

Hvis jeg skal komme med én ting, som jeg IKKE ønsker mig til jul.. Så er det en ny motorvej over Egholm..

Jeg håber, at I vil sætte en stopper for Egholmmotorvejen nu!

Bedste Hilsner Søren R. fra Odense. :)

Sent with Proton Mail secure email.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Psykolog Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse over Egholm / Aalborg
Sendt: 17-12-2023 22:36

Jeg er på alle måder imod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg ved som psykolog, hvor meget det betyder i reduktion af stress at kunne bevæge sig i naturen, som
Aalborgenserne (selv dem der bor midt i centrum) på
Nuværende tidspunkt er i gåafstand til. Forskning har vist at stress reduceres med 50
Procent blot ved en gåtur på 30
Min i naturen i modsætning til samme længde gåtur i byen, hvor stresshormonet er uændret. Med en 3. Forbindelse over Egholm, kommer vi til at lukke vores ellers dejlige og naturrige by inde mellem motorvej. I en tid hvor folk kæmper for mental sundhed,
Vil den betyde at folk ikke kan søge ud i naturen,
Men i stedet ved en gåtur her, vil blive mentalt belastet. Området omkring fjorden, både på
Aalborg siden og Nørresundby siden,Egholm,
hasseris enge etc. er ekstremt velbesøgte Områder for løbeture,
Gåture etc. Dertil er der støjscenerne, som på ingen måde kan reduceres i tilstrækkelig grad uanset hvor meget der forsøges med støjdæmpning. Det er alt sammen ting der er ødelæggende for den mentale sundhed i en tid hvor den skal være i fokus, fordi vores mentale sundhed er så udfordret. Jeg er på alle måder imod.

Med venlig hilsen
Psykolog Louise Brøndum
Adelgade 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Frida Viby Boas Barlund (fridavbbarlund@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 17-12-2023 20:45

Kære jer
Jeg er nødt til at dele min store bekymring for det byggeprojekt, der vil anlægge en motorvej henover Egholm. Jeg er dybt bekymret for det dyreliv det vil ødelægge, samt al den CO2 det vil udlede. Efter min mening virker det som et dybt uforsvarligt projekt alene af de grunde. Alligevel viser det sig at der er endnu flere grunde til at projektet virker uforsvarligt. Motorvejen vil skabe et usundt støjniveau for tusindvis af borgere og der vil være risiko for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. Derudover er der blevet lavet undersøgelser der påviser at motorvejen ikke vil have den ønskede effekt i forhold til det nuværende trafikproblem.
Hvorfor ikke bruge 9 milliarder på at gøre det mere attraktivt at tage offentlig transport (f.eks. gøre det billigere)? En løsning man kunne forestille sig i højere grad ville gøre noget ved det problem at der lige nu er for mange biler på vejene i forhold til den kapacitet vejene udgør.

Jeg håber virkelig, at I vil lytte til alle os, der udviser bekymring omkring dette projekt.

Mvh Frida

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord IRO
Sendt: 17-12-2023 20:30
Bilag: høringssvar anlægslov generel IRO.pdf;

Høringssvar ved. anlægsloven, ifbm. 3. Limfjordsforbindelse i linjeføring over Egholm.

En vestlig 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm bekymrer mig meget. Dette særligt fordi:

1. Selve VVM er mangelfuld fordi der kun er udarbejdet en opdateret supplerende VVM redegørelse for kun én linieføring. Ifølge loven skal der fremlægges alternativer. **Der findes således ikke et retvisende beslutningsgrundlag for politikerne, der skal tage stilling til anlægsloven.** Det giver på ingen måde et reelt billede af forholdene.

Der findes **bedre og billigere alternativer**, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx i form af et ekstra rør. Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt.

2. Der er mange **truede dyrearter** i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EUs fuglehabitatsdirektiv og § 4. Fx Den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der har reder med unger lige midt i linjeføringen, hvor der end ikke er påtænkt afværgeforanstaltninger, i forbindelse med motorvejens etablering/anlæggelse. Interessant nok vælger man lige med et snuptag at prøve at affrede odderne - men de er beskyttet af EUs habitatsdirektiv, så vi kan jo håbe det ikke lykkes. Der er desuden de stærkt beskyttede strandtudser, samt spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornugle. Skal de mon alle affredes ?? Hertil kommer adskillige rødlistede plantearter, der tilsyneladende heller ikke gør dybere indtryk.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, **truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse,** og udgør faktisk en **alvorlig tilsidesættelse af demokratiet**. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen ! Det er da uanstændigt og lugter langt væk af strategi - man ønsker vist ikke at modtage særligt mange høringssvar. Man kan meget nemt få det indtryk, at motorvejen åbenbart skal komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne, og uanset hvor mange lokale, der er imod dette projekt.

4. **Støjgener.** Der er lagt an til et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt fx over Hasseris Enge.
Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.

Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??

Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Desuden igen op i højden hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener.**

Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.

Hertil kommer **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser. Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.

M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man forsøger at nedtone konsekvenserne.

5. **Asbest** Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i

vandet. Hvordan skulle det nu kunne lade sig gøre ?? Kommunens egne oplysninger, oplysninger fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Man kan se det når man går tur i området, der findes masser af luftfotos der tydeligt vidner om store forekomster, og der er øjenvidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. Chaufførerne havde nøgle til området, og læssede bare af.

Kommunen havde **pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort**, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Aalborgs befolkning er ikke så dumme, at de tror på sådan noget sludder om at der ikke skulle være asbest i linjeføringen og i vandsøjlen. Det kan slet ikke undgås, når der ikke var bundmembran.

Det er almen viden her i området, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. **Tænketanken Geohav har klar dokumentation til forekomsterne, der ligger frit tilgængelig på deres hjemmeside.**

Igen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at prøve at bilde befolkningen ind, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

Jeg finder det uforståeligt, at **man i den opdaterede, supplerende VVM ikke har foretaget systematiske undersøgelser af asbest affald i de områder, hvor man ud fra diverse sagsakter fra tiden, hvor Eternitten brugte området i linieføringen som losseplads, men også her tilsyneladende forsøger at nedtone konsekvenserne af anlæg af motorvej i området. Man kan ikke først forholde sig til det i selve anlægsarbejdet. Det er højrisiko for befolkningen, og har man først frigivet fibrene gennem gravearbejde, vil man kunne forvente, at det blæser ind over byen.**

6. **Selve linjeføringen** er også uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Sker der uheld i tunnelen, skulle man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommerfra Hirtshalsfærgerne. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid.

Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.

Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan? Nok ikke i befolkningens trivsel.

Vores vækst vil være oplagt at lade ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland.

Husk at
"*Et lands naturskønhed er en nationalformue, hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lægge den øde: Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed har intet med føleri at gøre: Ødelæggelse af den for øjeblikkelig vindings skyld, har særdeles meget at gøre med brutalitet". (Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915).*

7 Vedrørnede **drikkevandet.** Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet.

Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over.

Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt **vanvittigt**. Der kommer store entreprenørmaskiner der vi køre hen over de strengt beskyttede reservoirer anlægsfasen, og når selve vejen

kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD åbenbart at der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe.

Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.

Heller ikke i forhold til drikkevandet, er der undersøgelser der giver videnskabeligt belæg for, at membranløsningen sikrer, at nedsivning ikke finder sted ned i grundvandet. Tværtimod. Og heller ikke her, er der lavet VVM med alternativer.

8. **Financieringen** virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer igang. Og med den lille aflastning af E 45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. **Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.**

Alt dette er der ikke gjort ordentligt rede for, med angivelse af alternative løsninger. Nyere undersøgelser viser, at en østlig løsning med ekstra tunnelrør vil være væsentligt billigere.

9. **Miljø** Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen måske kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål.

I**ngen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ?**

I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. **Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter.** Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO_2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende.

Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere.

Det er desuden en væsentlig fejl, at der **ikke er undersøgt og gjort rede for et samlet CO2** regnskab for både denne forbindelse og alternativer, dette gælder både i drifts- og i anlægsfasen.

venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen
Engsigvej 106
Hellum
9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Mette Eskildsen (annemettefiil@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm motorvejen
Sendt: 17-12-2023 20:19

Hej Transportministeriet.
Jeg ønsker hermed at komme med mit høringssvar til den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm.
Jeg forstår at der er et behov for denne motorvej, men jeg synes ikke dette behov skal komme før behovet for at passe på vores klima og vores natur. Egholm er en lille perle i Limfjorden og danner grobund for utallige gode naturoplevelser for mange mennesker i og omkring Aalborg. Fra skoleklasser til teenagere og voksne, vi har alle brug for et åndehul i naturen. En motorvej over Egholm vil ødelægge øens potentiale for at give os dette åndehul som vi så utrolig meget har brug for i disse tider, hvor flere og flere mennesker kæmper med psykiske problemer. Mange mennesker, mig selv inkluderet, bruger disse små åndehuller i naturen som terapi for sjælen i en travl hverdag. Kan vi gå andre steder hen og nyde naturen? Ja selvfølgelig kan vi det, men Egholm er noget helt specielt, og kan ikke erstattes af en lille park i byen.
Foruden Egholms store betydning for vores psykiske velvære, mener jeg også behovet for at passe på vores klima, bør være meget højere prioriteret end det er idag. Derfor håber jeg inderligt at der vil blive lyttet til de mange borgere, som er imod Egholm motorvejen, og at planen om den vil blive droppet.
Mange tak for jeres opmærksomhed.
Med venlig hilsen Anne Mette

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord IH
Sendt: 17-12-2023 20:11
Bilag: høringssvar anlægslov div IH.pdf;

Høringssvar ved. anlægsloven, ifbm. 3. Limfjordsforbindelse i linjeføring over Egholm.

En vestlig 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm bekymrer mig meget. Dette særligt fordi:

1. Selve VVM er mangelfuld fordi der kun er udarbejdet en opdateret supplerende VVM redegørelse for kun én linieføring. Ifølge loven skal der fremlægges alternativer. **Der findes således ikke et retvisende beslutningsgrundlag for politikerne, der skal tage stilling til anlægsloven.** Det giver på ingen måde et reelt billede af forholdene.

Der findes **bedre og billigere alternativer**, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx i form af et ekstra rør. Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt.

2. Der er mange **truede dyrearter** i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EUs fuglehabitatsdirektiv og § 4. Fx Den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der har reder med unger lige midt i linjeføringen, hvor der end ikke er påtænkt afværgeforanstaltninger, i forbindelse med motorvejens etablering/anlæggelse. Interessant nok vælger man lige med et snuptag at prøve at affrede odderne - men de er beskyttet af EUs habitatsdirektiv, så vi kan jo håbe det ikke lykkes. Der er desuden de stærkt beskyttede strandtudser, samt spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornugle. Skal de mon alle affredes ?? Hertil kommer adskillige rødlistede plantearter, der tilsyneladende heller ikke gør dybere indtryk.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, **truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse,** og udgør faktisk en **alvorlig tilsidesættelse af demokratiet**. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen ! Det er da uanstændigt og lugter langt væk af strategi - man ønsker vist ikke at modtage særligt mange høringssvar. Man kan meget nemt få det indtryk, at motorvejen åbenbart skal komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne, og uanset hvor mange lokale, der er imod dette projekt.

4. **Støjgener.** Der er lagt an til et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt fx over Hasseris Enge.
Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.

Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??
Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Desuden igen op i højden hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener.**
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.

Hertil kommer **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser. Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.

M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man forsøger at nedtone konsekvenserne.

5. **Asbest** Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det nu kunne lade sig gøre ?? Kommunens egne oplysninger, oplysninger fra kystdirektoratet og landsarkivet viser

masser af asbest. Man kan se det når man går tur i området, der findes masser af luftfotos der tydeligt vidner om store forekomster, og der er øjenvidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. Chaufførerne havde nøgle til området, og læssede bare af.

Kommunen havde **pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort**, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Aalborgs befolkning er ikke så dumme, at de tror på sådan noget sludder om at der ikke skulle være asbest i linjeføringen og i vandsøjlen. Det kan slet ikke undgås, når der ikke var bundmembran.

Det er almen viden her i området, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. **Tænketanken Geohav har klar dokumentation til forekomsterne, der ligger frit tilgængelig på deres hjemmeside. I**gen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at prøve at bilde befolkningen ind, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

Jeg finder det uforståeligt, at **man i den opdaterede, supplerende VVM ikke har foretaget systematiske undersøgelser af asbest affald i de områder, hvor man ud fra diverse sagsakter fra tiden, hvor Eternitten brugte området i linieføringen som losseplads, men også her tilsyneladende forsøger at nedtone konsekvenserne af anlæg af motorvej i området. Man kan ikke først forholde sig til det i selve anlægsarbejdet. Det er højrisiko for befolkningen, og har man først frigivet fibrene gennem gravearbejde, vil man kunne forvente, at det blæser ind over byen.**

6. **Selve linjeføringen** er også uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Sker der uheld i tunnelen, skulle man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste

trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommerfra Hirtshalsfærgerne. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid. **Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.** Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?

Vores vækst vil være oplagt at lade ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland.

Husk at
"*Et lands naturskønhed er en nationalformue, hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lægge den øde: Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed har intet med føleri at gøre: Ødelæggelse af den for øjeblikkelig vindings skyld, har særdeles meget at gøre med brutalitet". (Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915).*

7 Og så er der **drikkevandet.** Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet.

Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over.

Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt **vanvittigt**. Der kommer store entreprenørmaskiner der vi køre hen over de strengt beskyttede reservoirer anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD så der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe.

Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.

Heller ikke her, er der undersøgelser der giver videnskabeligt belæg for, at membranløsningen sikrer, at nedsivning ikke finder sted

ned i grundvandet. Tværtimod. Og heller ikke her, er der lavet VVM med alternativer.

8. **Financieringen** virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer igang. Og med den lille aflastning af E 45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. **Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.**

Alt dette er der ikke gjort ordentligt rede for, med angivelse af alternative løsninger. Nyere undersøgelser viser, at en østlig løsning med ekstra tunnelrør vil være væsentligt billigere.

9. **Miljø** Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen måske kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål.

I**ngen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ?**

I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

Jeg bor selv i Jammerbugt kommune, og er en af de få, der måske ville kunne have fordel af hurtigt at kunne komme i Bilka. Men vi har udmærkede forretninger i Åbybro, og jeg vil gerne fortsat støtte det lokale forretningsliv, og det er også vigtigt for mig, at naturen og det unikke fjordmiljø omkring Egholm bevares.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. **Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter.** Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere.

Det er desuden en væsentlig fejl, at der **ikke er undersøgt og gjort rede for et samlet CO2** regnskab for både denne forbindelse og alternativer, dette gælder både i drifts- og i anlægsfasen.

venlig hilsen

Ingrid Høg
Stationsvej 81 B
Biersted
9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 17-12-2023 20:03

3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Jeg går ofte tur tur i Sofiendal- eller Hasseris Enge. Herfra kan man gå helt ned til Limfjorden. Hvor man kan se over til Egholm her er det også muligt at gå en dejlig tur i den frie natur og se en masse vilde dyr og planter, nogle er endda totalfredede i henhold til Natura 2000.
Blandt andet her vil Aalborg byråd samt flere nordjyske byråd anlægge en 20 km lang motorvej, som skal gå hen over Egholm, en firesporet ny tunnel, 6 tilslutningsanlæg og 11 broer/underføringer. Det er et projekt til 7,3 mia. kr., der ikke løser den primære opgave at skaffe ekstra kapacitet, der hvor behovet er.
Inden anlægsarbejdet er fuldført, vil belastningen ved den eksisterende Limfjordstunnel allerede være oppe på niveau som nu. En udvidelse af den eksisterende tunnel med et ekstra tresporet rør, vil være mere rentabelt både for miljøet og økonomien (den vil koste ca. det halve). Det afgørende er nemlig, at her bliver trafikbehovet bedre tilgodeset, da det er i nærheden af den nuværende E45, udviklingen sker: universitetet, supersygehus, havn og andre erhverv/industri.
Trafikken i det midterste rør kan vendes, så morgentrafikken kan gå i seks spor og tilsvarende for eftermiddagstrafikken. I praksis giver det en fordobling af kapaciteten, da det jo altid er spidsbelastningerne morgen og eftermiddag, der er de kritiske perioder. Behovet vil derfor være dækket i mange flere år. Desuden vil fleksibiliteten betyde, at eventuelle uheld i tunnelen vil kunne afhjælpes på en bedre måde, så trafikanterne ikke bliver så generet. Endelig bør det fremhæves, at der så også vil være penge til en langt bedre afskærmning af støjen på den nuværende E45.
Aalborg vil gerne promovere sig som en grøn by, Vi er heldige her i Aalborg at have naturen så tæt på. Bare en lille sejltur, og man er på Egholm, hvor man kan gå i fred og trafiksikkert med små børn. Hvis der kommer en motorvej hen over dette skønne område, vil det være ødelagt for altid for næste generation. Området ved tunnelen er ikke på samme måde naturskønt, så det vil ikke være så ødelæggende at udbygge motorvejen der.
Aalborg Kommune siger, de vil kompensere for det ødelagte naturområde. Jeg tror bare ikke, det er muligt at finde et tilsvarende bynært område – og hvad med alle de bilag IV dyre-og fuglearter, skal de bare lades i stikken?
Så længe der er mulighed for at udvide E45 med et ekstra rør eller lave en Citytunnel, bør de ansvarshavende vurdere dette

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord.
Sendt: 17-12-2023 20:05
Bilag: høringssvar anlægslov 3. lim up.pdf;

Mvh Ulla Pedersen

Høringssvar ved. anlægsloven, ifbm. 3. Limfjordsforbindelse i linjeføring over Egholm.

En vestlig 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm bekymrer mig meget. Dette særligt fordi:

1. Selve VVM er mangelfuld fordi der kun er udarbejdet en opdateret supplerende VVM redegørelse for kun én linieføring. Ifølge loven skal der fremlægges alternativer. **Der findes således ikke et retvisende beslutningsgrundlag for politikerne, der skal tage stilling til anlægsloven.** Det giver på ingen måde et reelt billede af forholdene.

Der findes **bedre og billigere alternativer**, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx i form af et ekstra rør. Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt.

2. Der er mange **truede dyrearter** i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EUs fuglehabitatsdirektiv og § 4. Fx Den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der har reder med unger lige midt i linjeføringen, hvor der end ikke er påtænkt afværgeforanstaltninger, i forbindelse med motorvejens etablering/anlæggelse. Interessant nok vælger man lige med et snuptag at prøve at affrede odderne - men de er beskyttet af EUs habitatsdirektiv, så vi kan jo håbe det ikke lykkes. Der er desuden de stærkt beskyttede strandtudser, samt spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornugle. Skal de mon alle affredes ?? Hertil kommer adskillige rødlistede plantearter, der tilsyneladende heller ikke gør dybere indtryk.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, **truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse,** og udgør faktisk en **alvorlig tilsidesættelse af demokratiet**. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen ! Det er da uanstændigt og lugter langt væk af strategi - man ønsker vist ikke at modtage særligt mange høringssvar. Man kan meget nemt få det indtryk, at motorvejen åbenbart skal komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne, og uanset hvor mange lokale, der er imod dette projekt.

4. **Støjgener.** Der er lagt an til et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt fx over Hasseris Enge.
Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.
Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??
Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Desuden igen op i højden hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener.**
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.
Hertil kommer **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser. Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.
M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man forsøger at nedtone konsekvenserne.

5. **Asbest** Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det nu kunne lade sig gøre ?? Kommunens egne oplysninger, oplysninger fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Man kan se det når man går tur i området, der findes masser af luftfotos der tydeligt vidner om store forekomster, og der er

øjenvidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. Chaufførerne havde nøgle til området, og læssede bare af.
Kommunen havde **pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort**, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Aalborgs befolkning er ikke så dumme, at de tror på sådan noget sludder om at der ikke skulle være asbest i linjeføringen og i vandsøjlen. Det kan slet ikke undgås, når der ikke var bundmembran.

Det er almen viden her i området, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. **Tænketanken Geohav har klar dokumentation til forekomsterne, der ligger frit tilgængelig på deres hjemmeside. I**gen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at prøve at bilde befolkningen ind, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

Jeg finder det uforståeligt, at **man i den opdaterede, supplerende VVM ikke har foretaget systematiske undersøgelser af asbest affald i de områder, hvor man ud fra diverse sagsakter fra tiden, hvor Eternitten brugte området i linieføringen som losseplads, men også her tilsyneladende forsøger at nedtone konsekvenserne af anlæg af motorvej i området. Man kan ikke først forholde sig til det i selve anlægsarbejdet. Det er højrisiko for befolkningen, og har man først frigivet fibrene gennem gravearbejde, vil man kunne forvente, at det blæser ind over byen.**

6. **Selve linjeføringen** er også uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.
Sker der uheld i tunnelen, skulle man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommerfra Hirtshalsfærgerne. Men skal

Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid. **Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.** Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?
Vores vækst vil være oplagt at lade ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland.

Husk at
"*Et lands naturskønhed er en nationalformue, hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lægge den øde: Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed har intet med føleri at gøre: Ødelæggelse af den for øjeblikkelig vindings skyld, har særdeles meget at gøre med brutalitet". (Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915).*

7 Og så er der **drikkevandet.** Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. **Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over.** Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt **vanvittigt**. Der kommer store entreprenørmaskiner der vi køre hen over de strengt beskyttede reservoirer anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD så der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe.

Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.

Heller ikke her, er der undersøgelser der giver videnskabeligt belæg for, at membranløsningen sikrer, at nedsivning ikke finder sted ned i grundvandet. Tværtimod. Og heller ikke her, er der lavet VVM med alternativer.

8. **Financieringen** virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer igang. Og med den lille aflastning af E 45, giver det som skrevet ovenfor ikke me-

ning. **Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.**

Jeg bor et sted, hvor der vil forventes ekstra megen trafik, hvis den motorvej bliver til virkelighed, og det vil også ødelægge det område jeg bor i.

Alt dette er der ikke gjort ordentligt rede for, med angivelse af alternative løsninger. Nyere undersøgelser viser, at en østlig løsning med ekstra tunnelrør vil være væsentligt billigere.

9. **Miljø** Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen måske kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. I**ngen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ?** I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. **Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter.** Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere.

Det er desuden en væsentlig fejl, at der **ikke er undersøgt og gjort rede for et samlet CO2** regnskab for både denne forbindelse og alternativer, dette gælder både i drifts- og i anlægsfasen.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen
Fredericiagade 26, st. Tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar generelt anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 17-12-2023 19:58
Bilag: høringssvar anlægslov generelt mp.pdf;

Høringssvar ved. anlægsloven, ifbm. 3. Limfjordsforbindelse i linjeføring over Egholm.

En vestlig 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm bekymrer mig meget. Dette særligt fordi:

1. Selve VVM er mangelfuld fordi der kun er udarbejdet en opdateret supplerende VVM redegørelse for kun én linieføring. Ifølge loven skal der fremlægges alternativer. **Der findes således ikke et retvisende beslutningsgrundlag for politikerne, der skal tage stilling til anlægsloven.** Det giver på ingen måde et reelt billede af forholdene.

Der findes **bedre og billigere alternativer**, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx i form af et ekstra rør. Det kunne også være Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt.

2. Der er mange **truede dyrearter** i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EUs fuglehabitatsdirektiv og § 4. Fx Den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der har reder med unger lige midt i linjeføringen, hvor der end ikke er påtænkt afværgeforanstaltninger, i forbindelse med motorvejens etablering/anlæggelse. Interessant nok vælger man lige med et snuptag at prøve at affrede odderne - men de er beskyttet af EUs habitatsdirektiv, så vi kan jo håbe det ikke lykkes. Der er desuden de stærkt beskyttede strandtudser, samt spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornugle. Skal de mon alle affredes ?? Hertil kommer adskillige rødlistede plantearter, der tilsyneladende heller ikke gør dybere indtryk.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, **truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse,** og udgør faktisk en **alvorlig tilsidesættelse af demokratiet**. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen ! Det er da uanstændigt og lugter langt væk af strategi - man ønsker vist ikke at modtage særligt mange høringssvar. Man kan meget nemt få det indtryk, at motorvejen åbenbart skal komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne, og uanset hvor mange lokale, der er imod dette projekt.

4. **Støjgener.** Der er lagt an til et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt fx over Hasseris Enge.
Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.
Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??
Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Desuden igen op i højden hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener.**
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.
Hertil kommer **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser. Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.
M**an forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj** (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO´s anbefalinger, men kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man forsøger at nedtone konsekvenserne.

5. **Asbest** Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det nu kunne lade sig gøre ?? Kommunens egne oplysninger, oplysninger fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Man kan se det når man går tur i området, der findes masser af luftfotos der tydeligt vidner om store forekomster, og der er

øjenvidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. Chaufførerne havde nøgle til området, og læssede bare af.
Kommunen havde **pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort**, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Aalborgs befolkning er ikke så dumme, at de tror på sådan noget sludder om at der ikke skulle være asbest i linjeføringen og i vandsøjlen. Det kan slet ikke undgås, når der ikke var bundmembran.

Det er almen viden her i området, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. **Tænketanken Geohav har klar dokumentation til forekomsterne, der ligger frit tilgængelig på deres hjemmeside. I**gen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og direkte usandt, at prøve at bilde befolkningen ind, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

Jeg finder det uforståeligt, at **man i den opdaterede, supplerende VVM ikke har foretaget systematiske undersøgelser af asbest affald i de områder, hvor man ud fra diverse sagsakter fra tiden, hvor Eternitten brugte området i linieføringen som losseplads, men også her tilsyneladende forsøger at nedtone konsekvenserne af anlæg af motorvej i området. Man kan ikke først forholde sig til det i selve anlægsarbejdet. Det er højrisiko for befolkningen, og har man først frigivet fibrene gennem gravearbejde, vil man kunne forvente, at det blæser ind over byen.**

6. **Selve linjeføringen** er også uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.
Sker der uheld i tunnelen, skulle man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommerfra Hirtshalsfærgerne. Men skal

Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid. **Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.** Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?
Vores vækst vil være oplagt at lade ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland.

Husk at
"*Et lands naturskønhed er en nationalformue, hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lægge den øde: Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed har intet med føleri at gøre: Ødelæggelse af den for øjeblikkelig vindings skyld, har særdeles meget at gøre med brutalitet". (Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915).*

7 Og så er der **drikkevandet.** Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. **Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over.** Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt **vanvittigt**. Der kommer store entreprenørmaskiner der vi køre hen over de strengt beskyttede reservoirer anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD så der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe.

Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.

Heller ikke her, er der undersøgelser der giver videnskabeligt belæg for, at membranløsningen sikrer, at nedsivning ikke finder sted ned i grundvandet. Tværtimod. Og heller ikke her, er der lavet VVM med alternativer.

8. **Financieringen** virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer igang. Og med den lille aflastning af E 45, giver det som skrevet ovenfor ikke me-

ning. **Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.**
Alt dette er der ikke gjort ordentligt rede for, med angivelse af alternative løsninger. Nyere undersøgelser viser, at en østlig løsning med ekstra tunnelrør vil være væsentligt billigere.

9. **Miljø** Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen måske kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. I**ngen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ?** I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. **Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter.** Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere.

Det er desuden en væsentlig fejl, at der **ikke er undersøgt og gjort rede for et samlet CO2** regnskab for både denne forbindelse og alternativer, dette gælder både i drifts- og i anlægsfasen.

Drop den motorvej.!!

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4 Lejl. 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Asta Nørgaard Kristensen (astajohanne@live.dk)
Titel: Høringssvar: Egholm motorvej
Sendt: 17-12-2023 18:34

Jeg har gennem mit liv oplevet hvordan aalborg og Nørresundby er blevet mere og mere bil-fokuseret, og resultaterne var været katatstrofale. Kun kæmpe kædebutikker har råd til leje de få steder der er fodtrafik=vi borgere har ike samme mulighed for at starte firmaer. Færre fodgængere=mindre fællesskab. Aktiviteter bliver baseret på Facebook alene, et ureguleret sted der ikke er tilgængeligt for alle. Jeg er utryg ved at cykle i min hjemby, hvilket ikke er noget nogen bør sige i vores klima krise. Forældre tør ikke sende børn på cykel i skole = springer over et vigtigt stadie af selvstændighed i barndommen. OG flere vil køre sine børn i skole (KLIMAKRISE!).
Der skal styrkes offentligt transport og det skal gøres billigere!!! Det er vi alle enige om.
Pengene skal gå til et sted der er brug for det. Ikke til en klimakatastrofal motorvej der ikke reflekterer borgernes interesser og ikke engang løser nogle problemer. Der er ingen data eller videnskab vi kan kigge på, og komme frem til at den er en god ide. Ud over "tabt arbejde". jeg er dog sikker på at hvorend stor en mave puster det bliver, vil den være intet i forhold til hvad aalborgensere og egholmboere og fremtidige generationer vil mærke hvis motorvejen bliver opført!

Mvh Asta Johanne Kristensen
(Hun/hende)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rita Qvist (ritaqvist@yahoo.dk)
Titel: indsigelse mod anlæg af motorvej over Egholm
Sendt: 17-12-2023 18:21
Bilag: Indsigelse vedrørende motorvejsforbindelse over Egholm.docx;

Til trafikministeriet.

Hermed sendes vedhæftet min inderlige indsigelse vedrørende anlæg af en motorvej over Egholm ved Aalborg.

Med venlig hilsen

Rita Qvist

Gertrud Rasks Vej 46

9210 Aalborg SØ

Aalborg den 17. december 2023

Indsigelse vedrørende motorvejsforbindelse over Egholm.

Jeg ønsker at gøre indsigelse mod planerne om en motorvejsforbindelse over Egholm.

1. Der er så enestående, rigt natur- og dyreliv på Egholm, som vi mennesker ikke bør ødelægge ved at bygge en motorvej. Vi bør ikke infiltrere i naturens kredsløb på den lille perle Egholm. Transportministeren udtaler, at der vil blive tale om ”erstatningnatur”.
   En sådan findes ikke. Hvis mennesker har infiltreret i naturen er der ikke længere tale om natur. Ordet er opfundet til brug for ødelæggelse af naturen, hvor der bygges eksempelvis motorvej. Så vidt jeg er orienteret, er der ikke videnskabelige beviser for, at det forsøg på genskabelse af naturen, som man nu benævner ”erstatningsnatur”, er succesfuldt.
   Hvis mennesker ”piller” ved naturen er der tale om kultut.

   Rapport fra DCE Århus universitet Erstatningsnatur- erfaringer og muligheder slår i afsnit 6.4.3 fast: ”Udviklingen af erstatningsnatur er forbundet med stor usikkerhed”

   Jeg anser Egholm med dens natur og dyreliv som **uerstattelig. Og jeg vil gerne stille spørgsmålet: Skal mennesket fortsat give sig selv særstatus i forhold til naturen?**

2. Det er bekymrende for klima, miljø og dyreliv at bygge en motorvej. Mennesket er i stand til at ændre adfærd qva viden, etisk tankegang og samvittighed, og dermed undlade at gribe ind i naturen.
   Det kan dyrene ikke.

   Støj er ødelæggende for livskvaliteten. Som tale-hørelærer er jeg meget bedvidst om støjens forskellige ødelæggende konsekvenser for såvel børn som voksne.

   Drikkevandet kan være i fare for forurening. Det gælder for hele linjeføringen. Vi ønsker vel ikke, at vi om føje år vil få brug for at købe vores vand på flasker.

3. Asbest udgør en fare for sundheden. Det er almindelig kendt at massevis af asbest er dumpet i Limfjorden. Asbest er meget skadeligt for sundheden

4. Mennesker har viden og erfaring til at træffe bæredygtige beslutninger.
   Jeg opfordrer til, at de beslutninger, der griber mindst ind i naturens kredsløb, vælges.

   Slutteligt:

5. De mennesker, der bor på Egholm har valgt at bo der, netop fordi det er en ø med den ro og kultur, som følger deraf. Danmarks små øer er et særkende for vores land og de bør ikke ødelægges på grund af byggeri af store anlæg.

Rita Qvist

Gertrud Rasks Vej 46

9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rita Qvist (ritaqvist@yahoo.dk)
Titel: Re: indsigelse mod anlæggelse af motorvej over Egholm
Sendt: 17-12-2023 18:18
Bilag: Indsigelse vedrørende motorvejsforbindelse over Egholm.docx;

Til Trafikministeriet.

Hermed sendes vedhæftet min inderlige indsigelse mod anlæggelse af en motorvej over Egholm ved Aalborg

med venlig hilsen

Rita Qvist

Gertrud Rasks Vej 46

9210 Aalborg SØ
Den søndag den 17. december 2023 kl. 18.16.16 CET skrev Rita Qvist <ritaqvist@yahoo.dk>:

Til Trafikministeriet.

Hermed sendes vedhæftet min inderlige indsigelse mod anlæg af en motorvej over Egholm ved Aalborg.

Med venlig hilsen

Rita Qvist
Gertrud Rasks Vej 46
9210 Aalborg SØ

Aalborg den 17. december 2023

Indsigelse vedrørende motorvejsforbindelse over Egholm.

Jeg ønsker at gøre indsigelse mod planerne om en motorvejsforbindelse over Egholm.

1. Der er så enestående, rigt natur- og dyreliv på Egholm, som vi mennesker ikke bør ødelægge ved at bygge en motorvej. Vi bør ikke infiltrere i naturens kredsløb på den lille perle Egholm. Transportministeren udtaler, at der vil blive tale om ”erstatningnatur”.
   En sådan findes ikke. Hvis mennesker har infiltreret i naturen er der ikke længere tale om natur. Ordet er opfundet til brug for ødelæggelse af naturen, hvor der bygges eksempelvis motorvej. Så vidt jeg er orienteret, er der ikke videnskabelige beviser for, at det forsøg på genskabelse af naturen, som man nu benævner ”erstatningsnatur”, er succesfuldt.
   Hvis mennesker ”piller” ved naturen er der tale om kultut.

   Rapport fra DCE Århus universitet Erstatningsnatur- erfaringer og muligheder slår i afsnit 6.4.3 fast: ”Udviklingen af erstatningsnatur er forbundet med stor usikkerhed”

   Jeg anser Egholm med dens natur og dyreliv som **uerstattelig. Og jeg vil gerne stille spørgsmålet: Skal mennesket fortsat give sig selv særstatus i forhold til naturen?**

2. Det er bekymrende for klima, miljø og dyreliv at bygge en motorvej. Mennesket er i stand til at ændre adfærd qva viden, etisk tankegang og samvittighed, og dermed undlade at gribe ind i naturen.
   Det kan dyrene ikke.

   Støj er ødelæggende for livskvaliteten. Som tale-hørelærer er jeg meget bedvidst om støjens forskellige ødelæggende konsekvenser for såvel børn som voksne.

   Drikkevandet kan være i fare for forurening. Det gælder for hele linjeføringen. Vi ønsker vel ikke, at vi om føje år vil få brug for at købe vores vand på flasker.

3. Asbest udgør en fare for sundheden. Det er almindelig kendt at massevis af asbest er dumpet i Limfjorden. Asbest er meget skadeligt for sundheden

4. Mennesker har viden og erfaring til at træffe bæredygtige beslutninger.
   Jeg opfordrer til, at de beslutninger, der griber mindst ind i naturens kredsløb, vælges.

   Slutteligt:

5. De mennesker, der bor på Egholm har valgt at bo der, netop fordi det er en ø med den ro og kultur, som følger deraf. Danmarks små øer er et særkende for vores land og de bør ikke ødelægges på grund af byggeri af store anlæg.

Rita Qvist

Gertrud Rasks Vej 46

9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: ID Læssøe (idlaessoe@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 17-12-2023 18:18

Til Transportministeriet,

Jeg vil hermed gerne gøre indsigelse mod planlægningen af en vestlig limfjordsforbindelse.

Som jeg kan læse af de opdaterede støjberegninger i den supplerende miljøkonsekvens-vurdering (2023) er støjgenerne meget belastende for de borgere, der bor i den vestlige del af byen, og for den store del af Aalborgs borgere, der benytter sig af de rekreative område ved Vestre fjordbad og ved fjorden.
Specielt lavbroen, der tænkes at føre over til Egholm vil udgøre et problem, hvad enten der forsøges støjafskærmning eller ej.
Jeg bor selv i denne vestlige del af byen og oplever, hvor mange mennesker, der nyder freden og roen ved fjorden. Og jeg ser det som en uoprettelig skade i forhold til dette frirum og denne mulighed for trivsel, hvis der skulle anlægges en motorvej med en sådan støjbelastning her.

Selv om jeg ikke selv har indsigt i de økonomiske beregninger, vil jeg gerne opfordre til at man også genovervejer det rentable i en vestlig forbindelse i sammenligning med et ekstra rør ved den eksisterende tunnel.

Med venlig hilsen,
Uffe Læssøe
Egholm Færgevej 9,15. 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lasse Hansen (lassekh@hotmail.dk)
Titel: Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 17-12-2023 16:38

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtigt til at føles sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det.

Jeg ønsker politikerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der ødelægger vores tilbageværende natur og naturlige levesteder for dyr.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores sparsomme rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores i forvejen støjramte by.

Tiden er til at værne om vores sundhed og miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart or sent.

Det er dit ansvar at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen

Lasse

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anne hedegård (hedegaardanne@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvejen
Sendt: 17-12-2023 12:22

Høringssvar:
Den 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke os og alle kommende generationer.
Mange ønsker en bedre 3. Limfjordsforbindelse.
Men at lægge den som en vestforbindelse er helt galt.

Der er vildt mange argumenter imod Egholmslinjen:

- Den aflaster ikke tunnellen nok, ifølge Vejdirektoratet selv, så et 3. rør kommer alligevel om nogle år

- Byen har udviklet sig meget mod øst siden beslutningen om en vestforbindelse, og det fortsætter.

- Den gennemskærer den mest stille del af Danmarks mest støjbelastede by, Aalborg

- Østforbindelsen skal støjdæmpes. Og det er langt billigere = mere realistisk kun at dæmpe 1, end at stå med 2 lange stræk, der skal støjdæmpes.

- Støjen fra motorvejen - fra Egholm/fra den høje bro Egholm-Lindholm/fra højbroen igennem Lindholm der føres højt over Thistedvej og jernbanen - bæres med vestenvinden ind over byområderne og det store, stille, rekreative fjordområde hvor vi går/løber/hviler/sejler. Og det kan ikke støjdæmpes pga. højden.

- Støjberegningerne tager ikke højde for lokale vindforhold, men bruger langt lavere landsgennemsnit.
Det blæser jo altid frisk heroppe og især langs fjorden, afslører træerne. Desuden bruges døgn-middel værdi, så der er meget mere støj i dagtimerne end det, der vises i høringsmaterialet. Det stigende terræn på begge sider af fjorden øger støjen meget. Det er heller ikke medtaget.

- I indre Hasseris vil alle på bakken mod Mølleparken få direkte udsyn mod nord over til broen Egholm-Lindholm, så støjen bliver tydelig. Også for dem mellem Hasserisvej og vestbyen. De er tættere på. Meget værre er det i Lindholm og Nørresundby.

- Der bliver nogle lavere huspriser i de ramte områder.

- Vi står i Sofiendal, Hasseris, Lindholm og fjordområdet snart med en støjkatastrofe og en 5-6 km lang og 10-11 meter høj mur af et støjværn syd for fjorden, der får støjen til at slå ned længere væk i stedet. Solen går ned i Muren. Den går ikke længere ned i horisonten

- Et 3. rør og vendbar trafik er tilstrækkeligt og bedre, og den øgede trafik i øst slår ikke meget igennem på støjniveauet, der har nået et max, hvor den ikke øges ret meget ved øget trafik, siger støjspecialist.

- Støjdæmp østforbindelsen med bærende overdækning, som A7 nu bliver det i Hamburg.
Så kan der i Aalborg bygges huse ovenpå hele vejen.
Byggegrundenes pris kan jo betale overdækningen.
Ren win-win.

- Gør dig selv den tjeneste, at besøge havnen ved Musikkens Hus en hverdag kl 16 med lidt vestenvind.
Så skal du bare høre, hvor meget broen = en blot 50km/t vejstrækning støjer på 1,4 km afstand, der omtrent svarer til afstanden fra Egholm.
Og det er det rene ingenting ift. en motorvej med 130 km/t.
Bedre, men mere besværligt, er at køre til det vestlige Vestbjerg og selv høre E39 på afstand.
Du bliver forfærdeligt.

- Odderne og andet må bare vige for “fremskridt”. Præcis det argument har bragt os alle dertil, hvor verdens arter og biodiversitet nu er på voldsom retur

- Og så er der lige asbesten som man har erkendt kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved grundvandssænkningen. Og hvor 20% af det opgravede materiale med asbest forventes tabt, når det sejles til asbestdepotet i Rærup, så vi får asbest spredt over hele Limfjorden.

- Både støj og asbest er jo bevist sundhedsskadelig

- 11 borgmestre er enige om at forbindelsen skal bygges. De er helt ligeglade med, hvilke kvaliteter Aalborg mister. De 10 har heller ikke det som deres job.
De 11 er stensikkert også tilfredse med et 3. tunnelrør, men tør ikke rokke med båden nu, og ændre ønsket til en østforbindelse. De siger selv, at det kan skrinlægge hele projektet.
Men det passer jo ikke, at Folketinget ikke vil justere en linjeføring. Der er også begavede folk i Folketinget. Anlægsloven skal blot åbne for en senere rationel beslutning, hvor de lokale politikere ikke er sat under pres, for at stå samlet om Egholmslinjen. Jeg håber der kommer til at ske en ændring af planerne.

Med venlig hilsen
Anne Hedegård
Ferskenvej 16 a
9000 Aalborg
En af de beboere, så i høj grad bliver støjmæssigt ramt og som mister et fantastisk rekreativt område 😣

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Freja Zierau (frejacecilie@outlook.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 17-12-2023 10:31

Kære transportminister Thomas Danielsen,

Jeg skriver fordi jeg som borger er bekymret for, hvilke miljømæssige konsekvenser Egholm motorvejen får for Danmarks miljø og for klimaet. Derfor synes jeg at projektet bør nedlægges omgående. Længere er den egentlig ikke.

Det er mig en gåde, at motorvejsanlæggelsen ikke er blevet sat på hold eller droppet i kølvandet på det mediefokus der (alt for sent) har været på Limfjordens nærtforestående død. Vil du være kendt som den minister, der hamrede det sidste søm i kisten med et storstilet, forurenende motorvejsprojekt?

Person- og lastbiler er ikke fremtiden. Lyntog er. Især hvis de er til at betale.

Du ved det godt. I ved det godt i regeringen. Alle ved det. Vi står over for en krise af ubegribelige dimensioner, som truer alt liv på jorden, inklusiv vores egen arts eksistens og krisens fatale konsekvenser er allerede i gang. Og det varer ikke længe før vi også står i en livstruende situation her i Danmark. Vi går ikke fri bare fordi vores smørhul er relativt uskadt for nu. Jeg behøver næsten ikke at opliste alle de foruroligende konsekvenser af klimakrisen. Du kender dem allerede. Jeg ved at jeg stiller det stort op, men hver en dråbe og hvert 1000 ton beton og 1000 liter benzin tæller. Du ved det godt.

Og før du kommer med standardreplikken "hvad så med økonomien?" så vil jeg lige påpege, at en global fødevarekrise (som er endnu værre end den vi ser nu) kommer til at være gunstig for aktiekurserne, ej heller en kavalkade af hundedyre skader fra naturkatastrofer, der kunne have været mindre alvorlige (og dermed kostet færre penge) med ordentlige forebyggende tiltag. Nok heller ikke den (endnu mere) massive klimaflygtningekrise, som vi snart kommer til at se. Eller en krig om resurser for den sags skyld, det er ikke til at udelukke. (Selvfølgelig er der nok en håndfuld gulaschbaroner der kommer til at tjene styrtende på andres lidelser men de betaler ikke skat alligevel.)

At bidrage til klimakrisen er kort sagt bare dårlig risikostyring.

Så kære minister, du ved godt hvad det rigtige valg her er. Stop Egholmsmotorvejen. Det gør rent faktisk en forskel. Lastbilernes gods kan fragtes mere effektivt med tog og benzinbiler er yt, så gør det rigtige og træk i nødbremsen på projektet. Byg togforbindelser og gør offentlig transport til en mere konkurrencedygtig transportform med lavere priser og bedre tilgængelighed. Du ved jo godt, at det er det rigtige at gøre. Og sig det videre til dine kollegaer i regeringen, de har brug for at høre det.

Vi må kæmpe for alt, hvad vi har kært. Ikke alt, hvad der er belejligt lige nu og her.

Hilsen Freja Zierau

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Emil Lundgaard (emil.l.lundgaard@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej er en åbenlyst dårlig idé
Sendt: 16-12-2023 17:32

Løsningen på høj trafik har aldrig været flere veje, da det bare opfordrer borgere til at købe flere biler, og så bliver trafikken værre. Det hedder induced demand, og er lidt pinligt ikke at kende til når man har autoritet til at beslutte hvor vejene skal bygges.

Privatbilisme er en sygdom i samfundet. Jeg var i dag til en demonstration mod Egholm motorvej, og har derfor hørt folks holdninger for og imod. Holdningerne for var "det er irriterende at skulle vente i trafikken" og "jeg gider ikke tage offentlig transport". Som jeg allerede har sagt kommer ventetiden ikke til at falde ved at lave egholm motorvej, og bliver nok endda værre, og måske er det, at folk ikke gider at tage offentlig transport et tegn på at stoppe med at investere flere milliarder i veje meget få vil have og dem der gerne vil ikke forstår konsekvenserne af, og i stedet investere i offentlig transport. I har den beviseligt mest effektive måde at transportere store mængder af borgere på, og vælger alligevel at svaret er flere biler som generelt kun transporterer 1-2 mennesker, gør byer 1/3 parkeringsplads, larmer, og forgifter vores luft, fordi hvad? Mennesker er skræmmende? I kan godt lide statussymbolet jeres alt for høje løn lader jer købe?

Egholm motorvej er en pislorte idé, og det er deprimerende at dem der på en eller anden måde er blevet stemt ind er så u-uddannede indenfor det de beslutter sig om så de bare skal høre ordene "mere vej", og så begynder at klappe glad som en sæl man tilbyder fisk. Det er katastrofalt for vores helbred, naturen, vores transportmuligheder, vores klima og landbrug. Hvis I faktisk stemmer det her igennem burde I allesammen tage ind og blive testet for Alzheimers.

Limfjordsbroen i Aalborg har nok 3-4 gange mere plads til biler end til folk der går eller cykler, og er ekstremt ubehagelig at faktisk gå på, men alligevel de gange jeg har været ude at tælle krydser cirka lige så mange den via bil som via lårbasser. Giv os muligheden for at gå. Giv os muligheden for at tage bussen. Vi vil gerne, det er bare mellem ubehageligt og livsfarligt når man skal gå ved siden af 2 tons maskiner der enkeltvis, med 60 km/t, transporterer svedige bureaukrater fra deres hjem til nettoen 200 meter nede ad gaden fordi blodpropper i benene åbenbart er blevet et fashionsymbol.

Please læs bare sådan en enkelt undersøgelse om hvordan man løser trafikproblemer som er skrevet efter 1960 og ikke er finansieret af en bilproducenter. Jeg beder jer.

Med frustreret hilsen
Emil Lundgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: VS: Indsigelse mod lovforslag af anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 16-12-2023 16:16

Fra: Hans Petersen [mailto:hanshelgo@stofanet.dk]
Sendt: 15. december 2023 15:33
Til: 'trm@trm.dk'; 'arp@trm.d'
Emne: Indsigelse mod lovforslag af anlæg af en 3. limfjordsforbindelse

Indsigelse:

Overordnet indsigelse mod et forslag som alene focusere på en Egholm-forbindelse. Det er ødelæggende for en by som Aalborg at omkranse den af motorvej såvel i øst som vest.
Overordnet støj-forurening som rammer hele by-området bl.a. pga. vesten- vinden er udbredt.Derudover en skandaløs placering af Egholm-forbindelsen som ødelægger grundvandsresourcer..naturresourcer så som truede dyre-arter og ødelægger Natura-2000 og smuk natur som er livsgivende for vores mulighed for at vækste byens indre liv og turismen fremadrettet.
Lemminge-effekten er dog ikke truet i og med samtlige borgmestre synes at Egholm skal skæres over af en støj og Co2 ødelæggende vanvids-projekt.

Ja, tak til road-pricing og hvis det er nødvendigt en yderligere overfart med et 3. tunnelrør..eller en bro med hensigtsmæssig tilkørsel/en futuristisk bro der kunne blive et vartegn for en by der ser Fremad.

Med venlig hilsen

Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Birgitte Bach (fam.bach@stofanet.dk)
Fra: Birgitte Bach (birgitte.bach@icloud.com)
Titel: Modstand mod en motorvej over Egholm
Sendt: 16-12-2023 16:09

Til transportministeren.

Jeg er stærk modstander af en Egholmsforbindelse. Den er ødelæggende for både klima, miljø, drikkevand og sundhed

Tiden er ikke inde til flere motorveje. Vi skal værne om den natur, vi har. Helt sikkert vil man kort tid efter opførelsen fortryde. Og alle ville mene, at det var en fejl, som blev tromlet igennem, og nu ikke kan ændres.

Aalborg som by vil være omgivet af motorveje og endnu mere støjplaget end nu.
Støj er sundhedsskadende.
Naturen tager uoprettelig skade.

Stop nu dette vanvidsprojekt. Tænk fornuftigt.

Jeg imødeser en kvittering for modtagelse af min klage.

Med venlig hilsen
Birgitte Bach
Gravenstenvej 37
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Therese Borrisholt (ther0961@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 16-12-2023 10:58

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Jeg er dybt bekymret for den skade den ville gøre, på en allerede presset natur. Jeg vil gerne have, at jeg også kan nyde naturen når jeg bliver ældre. Dog føler jeg mig så magtesløs, når jeg ser hvordan I politikere ikke lytter til eksperter, andre politikere eller blot borgerne i det her samfund. Der er modstand mod Egholmmotorvejen, og vi prøver at råbe jer op. Det ville være en kæmpe fejltagelse, ikke at lytte til os.

Vi står overfor en kæmpe klimakrise. Det er ikke nu der der skal bygges motorveje, der kun vil udlede mere CO2 og fremme privat bilisme - hvad med at poste nogle penge i kollektiv transport i stedet?

Jeg vil så gerne, at I ville lytte - virkelig. Jeg får ondt i maven over udsigten til, at vild natur skal lide - og ikke mindst også mennesker - med den øgede støjbelastning, forurening og -asbest-!!

Vil I ikke godt lytte. Please. Det er trods alt det, I er blevet valgt for

Hilsen
Therese Borrisholt
Medicinstuderende AAU

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Therese Borrisholt (tborri22@student.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 16-12-2023 10:57

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Jeg er dybt bekymret for den skade den ville gøre, på en allerede presset natur. Jeg vil gerne have, at jeg også kan nyde naturen når jeg bliver ældre. Dog føler jeg mig så magtesløs, når jeg ser hvordan I politikere ikke lytter til eksperter, andre politikere eller blot borgerne i det her samfund. Der er modstand mod Egholmmotorvejen, og vi prøver at råbe jer op. Det ville være en kæmpe fejltagelse, ikke at lytte til os.

Vi står overfor en kæmpe klimakrise. Det er ikke nu der der skal bygges motorveje, der kun vil udlede mere CO2 og fremme privat bilisme - hvad med at poste nogle penge i kollektiv transport i stedet?

Jeg vil så gerne, at I ville lytte - virkelig. Jeg får ondt i maven over udsigten til, at vild natur skal lide - og ikke mindst også mennesker - med den øgede støjbelastning, forurening og -asbest-!!

Vil I ikke godt lytte. Please. Det er trods alt det, I er blevet valgt for

Hilsen
Therese Borrisholt
Medicinstuderende AAU

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kamilla Langeland (kam.langeland@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 16-12-2023 09:18

Kære Trafikminister

Vi har ikke brug for flere motorveje.
Vi har brug for mere ro.
Mere biodiversitet.
Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.
Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke går ned med stress.
Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.
Motorveje larmer.
Motorveje ødelægger naturen.
Motorveje får os til at forbruge mere, og ødelægger levesteder for andre dyr, som har lige så meget ret til at være her som vi har.
De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levested fra dem.
Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes vi er de vigtigste – det er vi ikke.
Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde om med at ødelægge vores verden.
Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten - og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse som vi har til os selv, hinanden og planeten.

Vær modig, stop motorvejen!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Morten Ubbesen (muddi@outlook.dk)
Titel: Bemærkninger: Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at anlægge en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.
Sendt: 15-12-2023 21:15

Til Transportministeren
Ønskes afklaringer og uddybninger.
1 Vil den øget trafikbelastning fra Egholmlinjen får øget støjkonsekvenser for Vestbyen, specielt Annebergvej, Vestre Fjordvej og Peder Skramsgade? Er der lavet støjberegninger og dens påvirkning i tæt beboelse i vestbyen med den øget trafik?
2 Er der foretaget beregninger af livskvalitet tab ved inddragelse af bynære rekreative områder.
3 Vil den lokale turisme blive påvirket af - lide tab med den kommende støj- og luftforurening tæt på campingplads, offentlig badeanstalt, etc.?

Håber på oprigtige og gennemsigtige svar.

Med venlig hilsen
Morten Ubbesen
Vesterled 20
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Jensen (annchris550@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 15-12-2023 15:07

Jeg hedder Anne, er 23 år gammel og er dybt fortvivlet over Danmarks ikke eksisterende handling på biodiversitets- og klimakrisen. En mangel på handling I gør jer medskyldige i.

Ved en etablering af Egholm Motorvej, presser I yderligere rødlistede arter, ødelægger naturbeskyttede områder, og pumper endnu mere CO2 ud i en atmosfære, der allerede har fået nok. Det er valg som etablering af motorveje, der gør at Danmarks grønne omstilling bliver sat i bakgear, og sætter kursen mod en global temperaturstigning på 3 grader. Et skrækscenarie unge som mig fik at vide vi ikke skulle frygte fordi voksne som jer nok skulle få styr på det. Men I viser igen og igen, at det har I ikke. Overhovedet. Ikke fordi I ikke kan - men I viser gennem valg som disse, at I ikke vil. Det begriber jeg ikke.

Danmark er i forvejen det mest opdyrkede land i hele verden (på en delt 1. plads med Bangladesh), og vores land kan ikke tåle at vi flår mere i vores natur. Hele min generation ønsker at vi i stedet skaber en fremtid med bedre trivsel og plads til alle arter. I stedet for, skaber I et land der ikke består af andet end asfalt og marker med dyrefoder.

At der overhovedet bliver prioriteret projekter, der skal styrke den private trafik fremfor den kollektive, er dybt uansvarligt. Projekter som Egholm motorvej vil blot udvide privatbilisme, hvilket kun vil skabe mere trængsel på vejene - en konsekvens, der vil skabe et behov for endnu flere veje. Sådan en cyklus, vil gøre at vi aldrig kan vende mobiliteten i Danmark til en reel grøn mobilitet.

Derudover, er det uforståeligt, at man stadig overvejer motorvejen, når der ses så tydelig folkelig modstand. At der i sidste høringsrunde blev indsendt over 7.000 høringssvar fra bekymrede, rasende og mildest talt utilfredse borgere burde alene være nok til i det mindste at sætte projektet på pause. Jeg synes, at det er meget bekymrende, at politikerne selv mener, at den allerede er politisk bestemt selv før den sidste miljøkonsekvensrapport er lavet og læst, før borgerne er blevet spurgt og hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Det føles uvirkeligt, at vi lever i et land hvor så store beslutninger tages bag lukkede døre, som ignorerer al borgerinddragelse og lukker øjnene for al fornuft og ansvar. Egholm Motorvej er blevet et prestigeprojekt for de få, og det kommer til at binde vores og fremtidige (min og mine børns) generationer til støj, flere biler, og endnu mere CO2 forurening.

Med alle ovennævnte brister i projektet, kan det ikke være rigtigt, at 9 mia. kr. - 9 mia kr! - skal gå til dette projekt. Jeg mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid som alle forskere skriger på at vi er nødt til at skabe for at handle på den galoperende klima- og biodiversitetskrise.

Som borgmesteren i Bogóta, Colombia sagde: “A developed country is not a place where the poor have cars. Its where the rich use public transportation.”
Og hvis I lige skal have den på dansk også: Et veludviklet land er ikke et hvor de fattige har bil. Et veludviklet land er et, hvor de rige tager offentlig transport.

I er i gang med at vælge, hvad Danmark skal være.

Jeg håber I vil tage dette høringssvar med i jeres overvejelser.

Hilsen Anne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: steby-bendixen@mail.tele.dk (steby-bendixen@mail.tele.dk)
Titel: høringssvar anlægslov egholmmotorvej
Sendt: 15-12-2023 15:00
Bilag: høringssvar vedr. anlægslov.docx;

Høringssvar til kommende anlægslov vedr. 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Det er da alligevel helt imponerende hvad man forsøger at binde mennesker på ærmet.

Når man ser på historikken omkring den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, skulle man næsten tro, at vi er vidner til manuskriftet til en nyfortolkning af eventyret Kejserens Nye Klær. Hvis noget bliver fortalt gentagne gange, bliver det nok en ny virkelighed.

Heldigvis er borgerne i Aalborg (60%) noget mere faktaorienteret i år 2023, end da eventyret blev skrevet af H.C. Andersen i 1837. Man kan så sætte spørgsmålstegn ved om lokalpolitikerne i Aalborg er fulgt med tiden, eller om de hænger fast i, at fortæller man eventyret ofte nok, tror befolkningen nok det er den "bare" sandfærdighed.

Linjeføringen over Egholm er den eneste rigtige for at afhjælpe trafikken gennem tunnelen, påstår lokalpolitikerne. Det sætter 60% af borgerne så spørgsmålstegn ved. Egholmmotorvejen vil kun aflaste trafikken gennem tunnelen med 24% . Egholmmotorvejen er forbundet med E45 ved hirtshalsmotorvejen. Ergo skal man bestemme sig i god tid, om man vil ud på en 22 km lang omvej (mere når man tager tiden på tværs af byen med i beregningen) eller om det nok er ok at der i gennemsnit er 5 min. ekstra transporttid gennem tunnelen i myldretrafikken. Kommer man udenfor myldretiden er der ingen kødannelser overhovedet.

Der er en indlysende mulighed (det ser i hvert fald 60% af borgerne), med at udbygge den allerede eksisterende motorvej med et ekstra rør. Trafikforskerne har endda foreslået, at trafikken kan vendes så der er større fremkommelighed der hvor trafikken er størst og ved trafikuheld. Genialt og så endda betydeligt billigere, og med en betydelig større aflastning af trafikken samt en markant bedre samfundsøkonomi. Og man behøves ikke engang, at skulle bestemme sig om en betydelig omvej allerede ved Hirtshalsmotorvejen. For hvor er det størstedelen af bilisterne skal hen. I øst ligger (eller hvis det bliver færdigt) bl.a. det nye supersygehus og Aalborg Universitet som store arbejdspladser og uddannelsessteder. Hvilke arbejdspladser ligger i Vest øh der er vist villakvartere og åbne vidder, hvilket leder mig hen til næste problem – støj.

Linjeføringen over Egholm vil belaste 26.000 borgere med betydelig støjforurening. Af- og tilkørslen ved Nørholmsvej kommer op i 10 meters højde, og motorvejen vil over engene ligge i 3 meters højde. Det der før var et roligt villakvarter og rekreativt område, bliver nu blive belastet med op til 58 db. Vi laver da bare et støjværn. Det støjværn skal da strække sig mod skyerne. Berlinmuren vil ligne en labyrint for hamstere til sammenligning. Heldigvis er 60% af os stadig i 2023.

Så er der forureningen.

Egholmmotorvejens tunnel kommer i land lige ved Svanholmgrøften. Der er i fjorden fra Svanholmgrøften til Egholm Færgeleje blevet dumpet >500.000 tons asbestholdigt affald. Aalborg kommune gav eternitfabrikken lov til at dumpe asbestholdigt materiale i fjorden fra 1976 og frem til 1988. Kommunen fik påbud om at inddæmme asbestaffaldet, men arealerne lå åbne frem til 1988, med direkte adgang til Limfjorden. Kommunen havde åbenbart svært ved at finde store sten, og økonomien var ligeledes trængt. Det er da vist en virkelighed i selv opfinder, var Benny Engelbrechtsens bemærkning til asbestproblematikken. Vejdirektoratet har nu taget 33 vandprøver i Limfjorden. Der er lavet 5000 analyser af prøverne, heraf 4 prøver vedr. asbest. De fandt intet nævneværdigt. Måske ikke så mærkeligt, da fremgangsmåden er helt uacceptabel jf. GeoHavs dokumentation (GeoHav.dk).

Det leder mig hen til vores drikkevand.

Egholmmotorvejen skal gå gennem to vitale grundvandsparker. De to områder forsyner 1/3-del af borgerne i Aalborg med rent drikkevand. Der findes ingen alternativer til nye boringer, og det kan blive meget dyrt for borgerne, at Aalborg kommune skal opspore og rense forurenet grundvand fra anlæg og drift fra en motorvej, hvis det overhovedet er muligt.

Beskyttede bilag 4 arter.

Så kommer vi til dyrene. Ikke ræve og rådyr, men særligt beskyttede dyr fra Habitatdirektivet, som kræver en særlig dispensation fra EU hvis de skal tilsidesættes. Knortegåsen, arter af Flagermus, Strandtudsen og Odderen.

Egholmmotorvejen vil gå gennem deres levesteder, og gøre uopretlig skade. De kan altså ikke bare flyttes til en erstatningsnatur i Hammer Bakker, eller hvor Vejdirektoratet mener den erstatningsnatur skal komme fra (det har de vist glemt at nævne).

Der kan kun gives dispensation fra habitatsdirektivet, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og der ikke findes alternativer. Og UPS det gør der jo. Thomas Danielsen udtalte da han blev minister, at Egholmmotorvejen ikke var en absolut nødvendighed, og deri har han jo ret. Der er jo østforbindelsen, som blev fravalgt pga. at den var alt for dyr. Men den løsning var jo en 12 sporet motorvej. Altså slet ikke sammenligelig med Egholmmotorvejen. Nu i 2023 er vi heldigvis blevet klogere – eller 60% af os, men Vejdirektoratet mangler at lave en sammenlignelig VVM for østforbindelsen, altså en 4 sporet motorvej, og ikke 12 sporet. Glemte vist at nævne at samfundsøkonomien for Egholmmotorvejen er 3,5% (heri er ikke indregnet det fald som husejerne i Vest vil lide hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet).

Tror lokalpolitikerne og Vejdirektoratet vil bliver noget forbavset over hvad den østlige forbindelse har at byde på, både hvad angår trængsel, støj, samfundsøkonomi, CO2 og natur (nå ja, så er vi tilbage ved H.C. Andersens eventyr fra 1837) hvis vi hører det ofte nok, er Egholmmotorvejen den store åbenbaring.

Med venlig hilsen

Susan Brix Steby

Nørholmsvej 104

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sara Arvidsson Corneliussen (sara.arvidsson.c@icloud.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 15-12-2023 14:24

Jeg er en ung fra en mindre by i Nordjylland som snart skal til at vælge studie by. Når man kommer fra en mindre by, er Aalborg et oplagt valg, da det er en livlig by dog stadig med en rolig atmosfære. Det, at Aalborg er landets mest støjplagede by, trækker dog ned i den overvejelse, men heldigvis kan man søge væk fra larmen på Egholm øen, et helt unikt og smukt pusterum, der er virkelig tilgængelig fra Aalborg. Det vil dog gå tabt, hvis der bliver anlagt en motorvej over Egholm. Aalborg er en vigtig by for mange i Nordjylland, og os der elsker den, ville tabe så meget ved anlæggelsen af en motorvej over Egholm, fordi den presser byen ind mellem to motorveje, hvilket forringer det allerede store og alvorlige problem med støj, og samtidig fratager Aalborg det pusterum, det har. Støj har store sundhedsskadelige konsekvenser, og er slet ikke en bagatel.

Derudover er det at anlægge nye motorveje i sig selv ikke bæredygtigt på nogle måder. Vores trafikale problemer kan ikke løses uden at gå til kilden af øget trængsel, hvilket er øget privatbilisme. Vi bliver flere mennesker i Danmark, og klima- og ressource krisen bliver ikke mindre med årene, og derfor forstår jeg ikke, hvordan man kan starte et så gammeldags projekt op som en ny motorvej uden at tænke i nye baner. Det kunne være et ekstra spor til togene i Vendsyssel f eks, og lavere priser på at togrejser for at skabe incitament til at vælge bæredygtigt, noget der slet ikke er i dag og som uden tvivl påvirker befolkningens transportvaner. Vi er nødt til at begynde at kigge på mere effektive og bæredygtige måder at håndtere trafikale problemer, hvis vi skal tillade os at kalde Danmark et moderne og grønt foregangsland. Det, at motorvejen også skal anlægges på en naturperle af en ø, når Danmark har ambitioner om at få mere natur, da vi pt er bundskraber internationalt, er slet ikke til at forstå.

Oppositionen til motorvejen over Egholm er bred. Selv dem der ikke tænker på de miljømæssige konsekvenser, kan sagtens stå side med side med mig, da Egholm motorvejen er så stødende på så mange punkter, at den provokerer folk med vidt forskellige værdier og prioriteter, hvad enten det er økonomisk, økologisk, klimamæssig eller sundhedsmæssig forsvarlighed. Selvom vi ikke alle er enige om alternativet, er jeg sikker på, at vi kan blive enig om en løsning, der ikke splitter folk nær så meget som Egholm motorvejen.

Venlig hilsen Sara Arvidsson Corneliussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jeppe Riis Skovsgaard (jeppesriis@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 15-12-2023 12:26

Dette er høringssvar af Jeppe Skovsgaard Riis angående planerne om Egholm Motorvejen.

Jeg synes, at det er et problematisk projekt af flere årsager

Fravær af hensyn til naturen

Danmark er forpligtet til at beskytte raste- og yngleområder for bilag IV-arter jf. Habitatsdirektivet artikel 12 og 13. Ifølge arter.dk er der fund af op til flere bilag IV-arter på strækningen omkring Egholm Motorvejen, hvilket der også indgår i VVM-rapporten, men er konsekvenserne tilstrækkeligt afdækket. Og I VVM-rapporten er der ikke taget højde for Flagermus, hvilket er problematisk, da der er blevet observeret Dværgflagermus på Egholm tæt ved anlæggelsen af Egholmlinjen. Generelt er det ugennemskueligt, hvordan man har konkluderet, at en motorvej ikke vil gå ud over den økologiske funktionalitet for Bilag IV-arter som Strandtudsen og Odderen, som holder til tæt ved Egholmlinjen.

Dermed kan man problematisere nogle juridiske aspekter af anlæggelsen af Egholmlinjen, men et anlæg af en motorvej, hvor der er store naturværdier ifølge Arealinformations kortlægning af områder med høj naturværdi, strider mod nogle meget vigtige naturhensyn. I en tid, hvor biodiversitetskrisen er altoverskyggende og vi har brug for mere natur til vores trængte, truede arter, så er et anlæg af en ny motorvej ude af trit med den tid, vi befinder os i.

Derfor synes jeg, at et anlæg af en Motorvej er problematisk fra et natursynspunkt.

Et anlæg af fossil infrastruktur strider mod vores forpligtelser til at reducere CO2-udledning

At Danmark midt i en buldrende klimakrise søsætter udledende anlægsprojekter er ligeledes ude af trit med de store udfordringer Danmark står over for.
Et er anlægsfasen, som er en udledende proces, som modvirker Danmarks forudsætning for at nå i mål med reduktion af CO2-udledning med 70% i 2030. Hvert ton CO2, vi ikke udleder, er til fordel for klimaet.

Derudover vil motorveje tilskynde øget privatbilisme, hvilket er problematisk i en tid, hvor der i stedet er behov for incitamenter til kollektive transportformer. Og så længe, at der ikke er fokus på at få færre benzinbiler på vejene, så vil man bare udbygge incitamentet til privatbilisme og dermed at forbedre forholdene for udledende aktiviteter.

Denne løsning er voldsomt problematisk set i forhold til tidens største udfordringer, og jeg ser gerne forklaret, at dette projekt er et samfundsmæssige hensyn og en gevinst for samfundet.

Dette projekt er et projekt fra den fossile æra, og hvis Danmark virkelig er fortalere for en “post fossil æra”, så burde man stoppe dette projekt til gavn for klimaet.

Konklusion

Af hensyn til natur og klima, så skal dette projekt stoppes.

Med venlig hilsen
Jeppe Skovsgaard Riis

Til: Tina Persson (tip@trm.dk)
Fra: Carsten Eismark (cei@trm.dk)
Titel: fra Poul B. Herskind vedr. Egholmslinjen
Sendt: 15-12-2023 10:26
Bilag: fra Poul B. Herskind vedr. Egholmslinjen.pdf;

Denne mail indeholder et scannet dokument der er sendt fra TRM-FHK-MF-001

Vedhæftet filtype: pdf, Flersidet

Multifunktionel printers placering: Betjentstuen
Maskinnavn: TRM-FHK-MF-001

-- AKT 311289 -- BILAG 943 -- [fra Poul B. Herskind vedr. Egholmslinjen] --

INDKOMMET
15 DEC. 2023
Transportministeriet

lyngsaa 10.12.-23.!

kærte minister thomas nolsøe danielsen!

jeg kan jo se, at chancen er lille, at få dig fra fjerritslev , råbt op i tilfældet med egholmslinien???

jeg boede 12 år i aalborg; og det var i det ret rolige kvarter hasseris!

som I nu vil ødelægge med en masse vejstøj???

broen hæves 10 meter over terræn--det vil jo: være: "som tomme tønder buldrer mest"!!!

med vestvind vel i 70 % af tiden, vil det nå langt ind i byen aalborg!

i -70, flyttede jeg til zürich i schweiz;boede der i 40 år! hvor de jo har direkte demokratie; altså afstemninger over mange

anlægsbyggerier--også veje! det er i tilfældet her; nærmest umuligt, at komme med indsigelser som borger??? der er 4 afstemninger hvert år, hvor mange stemmer! lidt afhængig af, hvad der stemmes om!??

jeg ved jo, at ca. 60 % af byens befolkning er imod det byggeri d.v.s. med direkte demokratie, ville et sådant projekt aldrig kunne startes! for mange år siden ville de i zürich bygge motorvej gennem et boligkvarter; de kom knapt igang, inden de måtte afbryde arbejdet!!!! der stod nogle få stumper vej, som nok 20 år senere blev brugt, til at bruge til ar komme ud til chur motorvejen øst for zürich!

for nogle få år siden åbnede de så en tunnel gennem üetliberg, for at komme udenom byen på den måde, i stedet for at ødelægge et boligkvarter!

og baregg tunellen ved baden i kanton aargau, byggede de paralelt til motorvejen fra basel/bern et extra spor gennem baregg!! altså en ny tunnel!! findes på nettet!sådan udnytter man bestående anlæg bedre, end bygge helt nyt, som tilsyneladende ikke aflaster nok???

det er jo, hvad jeg kan læse mig til i diverse læserbreve, fra klogere folk, end mig lille malersvend! jeg kender jo stadigt ret mange i aalborg, som jeg besøger, når jeg er i byen!

de er alle mod det, at ødelægge naturen på egholm, selvom I i samlet flok siger: det gør ikke noget!!!!???

jeg håber meget, at I tænker jer om nogle gange mere, end bare køre løs, med dette vanvidsprojekt; at øfdelægge aalborgs roligste sted, for evigt!!!! var derude mange gange, som dreng, er årgang -47! min ene

bror var søspejder, og brugte jo øen til rigtigt masnge ture i løbet af året!!!!

alt hvad der bygges i aalborg af industri og kæmpestort; uhyggeligt stort sygehus, ligger jo øst for centrum!

der vil blive massiv kørsel på tværs af byen med en vestforbindelse--alle mindre veje inde i byen vil "sande"til!

med venlig hilsen poul b. herskind! hjortespringet 19, lyngsaa, 9300 sæby!

Med venlig hilsen
Poul B. Herskind
Hjortespringet 19, Lyngsaa
9300 Sæby

Poul B. Herskind
Hjortespringet 19
Lyngså
DK-9300 Sæby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: palle pedersen (pallebojepedersen64@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 15-12-2023 10:19

Vedr Egholmmotorvejen og anlægget til den 3 Limfjordforbindelse.

Jeg Bode som barn i Mølholm, på Vesterfælledevej 17. Fra 1971 til 1986
Jeg fiskede meget i søerne, og fulgte derfor med i de mange lastbiler der kom med asbestplader fra Dansk eternit hver eneste dag, først fylde de søerne op så alle ål døde, dernæst begyndte de at hælde det ene vognlæs efter det andet direkte i fjorden, der var bjerge af asbestaffald over alt, også ud til der hvor linjeføringen skal være.
Min egen far døde af lungekræft det er en forfærdelig sygdom og død, det håber jeg ikke for nogen, derfor synes jeg man skal anlægge en øst rute ved nuværende tunnel.
Jeg ved at når man begynder at grave vil de dødsensfarlig asbestfibre spredes med vinden, i hele Mølholm med flere tilfælde af lungekræft til følge..
Derfor stop dette vanvid, også økonomisk bliver det et fuldstændig hovedløst projekt
Vedhæfter lige et billede af kystlinjen af fjorden med asbeststøv dyngerne.
Mvh
Palle Pedersen
Guldborghaven 17
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: David Mehlsen (david.mehlsen@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 15-12-2023 09:51

Kære transportminister

Jeg er dybt skuffet over planerne om Egholm-motorvejen, og mener, at de bør droppes af hensyn til både klima og natur, som vil blive markant påvirket af et projekt, som langt fra bør være nogen akut prioritet for nogen som helst mennesker i det her land.

Regeringen har lovet vælgerne, at I ville gå forrest på klimadagsordenen, og at I turde tage de modige beslutninger for fremtiden. Det her er simpelthen et eksempel på det stik modsatte.

4 ud af 10, som stemte på SVM-regeringen til valget, fortryder i dag på jeres 1-års jubilæum, at de stemte på jer. Vælgerne kan sagtens se, at I ikke holder hvad I lovede.

Drop planerne og beskyt vores natur, klimaet og vores børns fremtid i stedet! Det var det I satte danskerne i udsigt.

Venlig hilsen
David Mehlsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Dorte Hertzum (adhertzum@outlook.dk)
Titel: Indsigelse mod Egholm motorvej forbindelse
Sendt: 15-12-2023 06:35

Indsigelse mod Egholm motorvej forbindelse.

Miljømæssig Påvirkning og Biodiversitet:Habitatforstyrrelser: Motorvejsprojektet vil skære gennem naturlige områder, hvilket kan forstyrre habitater for vilde dyr og planter. Dette kan føre til tab af biodiversitet og forstyrre økologiske forbindelser i området.
Vandmiljøet: Nærheden til vandværker og følsomme vandområder øger risikoen for forurening af grund- og overfladevand, hvilket kan have alvorlige konsekvenser for vandkvaliteten og de økosystemer, der er afhængige af disse vandressourcer.

Støj- og Luftforurening:Støjforurening: Stigningen i trafik forventes at medføre betydelig støjforurening, som kan påvirke både menneskers sundhed og dyrelivet i de berørte områder.
Luftforurening: Øget biltrafik fører til højere emissioner af skadelige stoffer som kvælstofoxider (NOx) og fine partikler, hvilket kan forværre luftkvaliteten og have sundhedsmæssige konsekvenser for lokalbefolkningen.

Økonomiske og Sociale Overvejelser:Kostnadseffektivitet: De høje omkostninger til anlæg og vedligeholdelse af motorvejen bør afvejes mod de forventede fordele. Er der mere omkostningseffektive måder at forbedre infrastrukturen og trafikken på?
Samfundsmæssig Påvirkning: Projektet kan have en negativ indvirkning på de lokale samfund, især i form af tab af rekreative områder og potentielle nedskæringer i andre offentlige tjenester på grund af omfordeling af offentlige midler til motorvejsprojektet.

Klima- og Trafikale Konsekvenser:Bidrag til Klimaændringer: Øget biltrafik og relaterede CO2-emissioner vil være i strid med nationale og globale mål om reduktion af drivhusgasser.
Trafikale Fordele vs. Ulemper: Mens motorvejen kan reducere trafikken på visse strækninger, kan den tiltrække yderligere trafik og potentielt skabe nye trængselsproblemer, herunder "induced demand" effekten, hvor ny infrastruktur faktisk tiltrækker mere trafik.

Alternativer til Motorvejsanlæg:Bæredygtige Transportløsninger: Investering i offentlig transport, cykelinfrastruktur og andre bæredygtige transportformer kan tilbyde langsigtede, bæredygtige løsninger til trafikproblemer uden de negative konsekvenser af en ny motorvej.
Forbedring af Eksisterende Infrastruktur: Optimering af det nuværende vejnet kan ofte være en mere omkostningseffektiv og mindre skadelig løsning end at bygge nye veje.

Herunder også argumentation for, hvorfor et ekstra tunnelrør er en bedre løsning:

Miljøpåvirkning: Et ekstra tunnelrør vil sandsynligvis have en væsentlig mindre miljøpåvirkning sammenlignet med en ny motorvej. Motorveje kræver typisk større landarealer og kan medføre betydelige habitatforstyrrelser, øget støj og luftforurening. En tunnel, derimod, er mere diskret og kan have mindre indvirkning på det omkringliggende landskab og økosystemer.
Byplanlægningsmæssige Overvejelser: En tunnel kan være en mere byvenlig løsning. Den opretholder landskabets integritet og forstyrrer ikke eksisterende byområder eller rekreative områder i samme grad som en motorvej. Dette kan være særligt relevant i områder, hvor landskabet spiller en vigtig rolle for lokalsamfundets identitet og livskvalitet.
Trafikafvikling og Kapacitet: Tilføjelse af et ekstra tunnelrør kan øge trafikkapaciteten og forbedre trafikflowet på en mere effektiv måde end en helt ny motorvej. Tunnelen kan designes specifikt til at håndtere flaskehalse og reducere trængsel på eksisterende trafikårer.
Langsigtet Bæredygtighed: Tunnelbyggeri kan være mere bæredygtigt på lang sigt, især hvis det ledsages af tiltag, der fremmer offentlig transport og andre miljøvenlige transportformer. Dette kan hjælpe med at

reducere den samlede trafikbelastning og dermed mindske miljøpåvirkningen.
Sociale og Sundhedsmæssige Overvejelser: En tunnel kan reducere de sociale og sundhedsmæssige omkostninger forbundet med støj- og luftforurening. Dette er især vigtigt i tætbefolkede områder, hvor motorvejsstøj og -forurening kan have direkte negative konsekvenser for beboernes livskvalitet.
Økonomiske Implikationer: Selvom tunnelbyggeri kan være dyrt i den indledende fase, kan det på lang sigt være en mere omkostningseffektiv løsning, da det undgår de mange indirekte omkostninger forbundet med nye motorveje, herunder miljøskader, sundhedsrelaterede omkostninger og tab af rekreative områder.
Æstetiske Overvejelser: En tunnel har typisk mindre visuel indvirkning på landskabet sammenlignet med en motorvej. Dette kan være en vigtig faktor i områder med særlig landskabsmæssig eller historisk betydning.
Samlet set bygger argumentationen for et ekstra tunnelrør på en balance mellem behovet for forbedret trafikinfrastruktur og nødvendigheden af at beskytte miljøet, fremme bæredygtighed og opretholde livskvaliteten for de berørte samfund.

Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Bjerring (mette@mettebjerring.dk)
Titel: Høringsvar over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 14-12-2023 20:10
Bilag: 3. limfjordsforbindelse - høringssvar 1.pdf;

Hermed høringsvar:
Aalborg – kulturby tur-retur

Aalborg har gennem mange år arbejdet hårdt på at ændre byens karakter fra inkarneret industriby til videns- og kulturby. Et stort skridt blev taget i 1974, da Aalborg Universitetscenter åbnede. Et andet stort spring i retningen af kulturby kom i 1991, da kommunen købte havnefronten, som siden er blevet katalysator for store kultur- og videnstiltag i byen. Her er larmende fabrikker og rygende skorsten i dag erstattet af cafeer, kulturbygninger, uddannelsessteder, grønne rekreative arealer og sportsmuligheder. Og flere tiltag er undervejs i byen. Hvis Aalborg skal bevare og udvikle sin status som kultur- og vidensby, er det afgørende, at der ikke bliver taget beslutning om at omkranse byen med motorvej mod alle fire verdenshjørner. Byen skal fortsættet sin hidtidig stræben efter af blive en attraktiv by med mange rekreative og kulturelle tilbud, som kan fastholde unge, tiltrække studerende og veluddannet arbejdskraft og dermed virksomheder samt være med til at gøre byen til et endnu mere attraktivt turistmål.

I den gældende kommuneplanen beskrives hvorledes kommunen skal udvikle sig og bruge sine arealer. Her beskrives kommunens mål: "Der skal også et særligt fokus på at sammenbinde byområder med de omkringliggende landskaber og naturområder via økologiske forbindelser til gavn for både mennesker og natur."
Anlæggelse af en motorvej vest for Aalborg, vil være i direkte modstrid disse overordnede mål! I VVM rapporten forsøges det at tage højde for dette meget graverende problem. Her skriver Vejdirektoratet: ”Det vil i vid udstrækning være muligt at retablere de rekreative stiforbindelser på tværs af de vestlige forslag.. det vil dog nødvendiggøre en omlægning af nogle eksisterende stiforløb samt etablering af nogle nye over- eller underføringer af stier på tværs af de nye vejforløb.” (Uddrag fra VVM rapporten, s. 109). Altså mener Vejdirektoratet at kunstigt oplyste betonrør lagt under motorvejen og brokonstruktion med udsigt til 4 vejspor, vil være ”en retablering” af de ødelagte stiforbindelser vest for Aalborg. Jeg mener ikke, det er værdige og ordentlige erstatninger for tabet af den fri bevægelse i naturen, tabet af stilheden og tabet af det ubrudte kig til marker og vand. Oplevelser, der er uerstattelige!

Jeg bor selv forholdsvis langt fra de to foreslåede linjer, men ser det som en fatal udvikling af Aalborg by, som på sigt vil få negative konsekvenser for byens selvforståelse som kulturby, oplevelsesøkonomien, tiltrækning af arbejdskraft og ikke mindste udfoldelsesmulighederne for byens indbyggere og turister. Østforbindelsen er langt at foretrække.

Med venlig hilsen
Mette Bjerring, arkitekt maa
Højvangsvej 32, 9400 Nørresundby

email: mette@mettebjerring.dk

tlf: 28261441

Aalborg – kulturby tur-retur

Aalborg har gennem mange år arbejdet hårdt på at ændre byens karakter fra inkarneret industriby til videns- og kulturby. Et stort skridt blev taget i 1974, da Aalborg Universitetscenter åbnede. Et andet stort spring i retningen af kulturby kom i 1991, da kommunen købte havnefronten, som siden er blevet katalysator for store kultur- og videnstiltag i byen. Her er larmende fabrikker og rygende skorsten i dag erstattet af cafeer, kulturbygninger, uddannelsessteder, grønne rekreative arealer og sportsmuligheder. Og flere tiltag er undervejs i byen. Hvis Aalborg skal bevare og udvikle sin status som kultur- og vidensby, er det afgørende, at der ikke bliver taget beslutning om at omkranse byen med motorvej mod alle fire verdenshjørner. Byen skal fortsættet sin hidtidig stræben efter af blive en attraktiv by med mange rekreative og kulturelle tilbud, som kan fastholde unge, tiltrække studerende og veluddannet arbejdskraft og dermed virksomheder samt være med til at gøre byen til et endnu mere attraktivt turistmål.

I den gældende kommuneplanen beskrives hvorledes kommunen skal udvikle sig og bruge sine arealer. Her beskrives kommunens mål: ***"Der skal også et særligt fokus på at sammenbinde byområder med de omkringliggende landskaber og naturområder via økologiske forbindelser til gavn for både mennesker og natur."***
Anlæggelse af en motorvej vest for Aalborg, vil være i direkte modstrid disse overordnede mål! I VVM rapporten forsøges det at tage højde for dette meget graverende problem. Her skriver Vejdirektoratet: *"**Det vil i vid udstrækning være muligt at retablere de rekreative stiforbindelser på tværs af de vestlige forslag.. det vil dog nødvendiggøre en omlægning af nogle eksisterende stiforløb samt etablering af nogle nye over- eller underføringer af stier på tværs af de nye vejforløb."*** (Uddrag fra VVM rapporten, s. 109). Altså mener Vejdirektoratet at kunstigt oplyste betonrør lagt under motorvejen og brokonstruktion med udsigt til 4 vejspor, vil være "en retablering" af de ødelagte stiforbindelser vest for Aalborg. Jeg mener ikke, det er værdige og ordentlige erstatninger for tabet af den fri bevægelse i naturen, tabet af stilheden og tabet af det ubrudte kig til marker og vand. Oplevelser, der er uerstattelige!





Jeg bor selv forholdsvis langt fra de to foreslåede linjer, men ser det som en fatal udvikling af Aalborg by, som på sigt vil få negative konsekvenser for byens selvforståelse som kulturby, oplevelsesøkonomien, tiltrækning af arbejdskraft og ikke mindste udfoldelsesmulighederne for byens indbyggere og turister. Østforbindelsen er langt at foretrække.

Med venlig hilsen

Mette Bjerring, arkitekt maa

Højvangsvej 32, 9400 Nørresundby

email: mette@mettebjerring.dk

tlf: 28261441

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: efholmmotorvej
Sendt: 14-12-2023 19:34

Til transportminister Thomas Danielsen

Vi har ikke brug for flere motorveje.
Vi har brug for mere ro.
Mere biodiversitet.
Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.
Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke gå ned med stress.
Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.
Motorveje larmer.
Motorveje ødelægger naturen.
Motorveje får os til at forbruge mere og ødelægger levesteder for dyr, som har lige så meget ret til at være her, som vi har.
De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levested fra dem.
Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes, vi er de vigtigste – det er vi ikke.
Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde op med at ødelægge vores verden.
Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stressniveau og for vores ødelæggelse af planeten – og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse, som vi har til os selv, hinanden og planeten.
Vær modig, stop motorvejen

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbet Hærvig (loevstikke@outlook.dk)
Titel: Motorvejsforslag over Egholm
Sendt: 14-12-2023 16:51

Til trafikministeren.

Jeg er boende i Aalborg og er yderst bekymret for udsigten til en motorvej vest om Aalborg hen over Egholm.
Jeg er bekymret for støjniveauet, som vil ledsage en motorvej hen over vores dejlige vestlige rekreative områder. Da der langt oftest er vestenvind vil en meget stor del af beboerne i den vestlige del af Aalborg, men som bor mere østligt, blive mest berørte af støjen.
Støj er meget skadelig; det ved vi.

Jeg er bekymret for naturen, og dyrene i området. De sjældne og truede arter!

Jeg er ekstremt bekymret for vores klima; som bestemt ikke har brug for en voldsom CO2-udledning; både i forbindelse med anlægsfasen af en eventuel motorvej med dens tilkørselsveje og en yderligere udledning i brug. Det hænger overhovedet ikke sammen med landets ønske om at nedsætte CO2-udledningen.
Jeg er meget bekymret for gravning gennem asbestdepoter; jeg går ture i området og har ved lavvande set en del asbestplader i vandet.

Jeg er meget bekymret for vores drikkevand; motorvejen vil komme til at forløbe igennem beskyttede drikkevandsområder.

Jeg ønsker ikke Aalborg omkranset af motorveje. Det nye store sygehus bliver bygget i øst og langt de fleste virksomheder befinder sig i øst; således vil en vestlig motorvej ikke løse de store trafikale problemer.
Jeg foreslår, at der ses nærmere på et tredje rør til Limfjordstunnellen, som er mere hensigtsmæssig og langt billigere. Det kan så aflaste ved spidsbelastninger i morgen og eftermiddagstrafikken.
Med venlig hilsen Lisbet Hærvig, Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Line Kjær Hansen (annelinekh@gmail.com)
Titel: Nej til Motorvej over Egholm
Sendt: 14-12-2023 15:52

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ældre føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, for mine børnebørn.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs , når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det.

Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der ødelægger vores tilbageværende natur og naturlige levesteder for dyr og fugle.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores sparsomme rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores i forvejen støjramte by.

Tiden er til at værne om vores sundhed og miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Det er dit ansvar, at tage ansvar for vores fremtid.

Hilsen

Anne Line Kjær Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Clara Sophie Storm (sophiestorm97@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej høringssvar
Sendt: 14-12-2023 14:55

Kære transportminister.

Som ung person, der har haft mange af mine ungdomsår i Aalborg, vil jeg hermed bringe min kritik af planerne om at bygge en motorvej over Egholm.

Det hører ingen steder hjemme at etablere nye motorveje midt i to raserende kriser. Klima- og biodiversitetskrisenes konsekvenser er allerede ufatteligt store, og Egholm Motorvej vil kun bidrage til en eskalering af disse kriser.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Værdien af Egholm som rekreativt område for aalborgenserne kan ikke gøres op i kroner og ører. Et sted for unge mennesker at tage på shelter-overnatning i stedet for endnu en weekend i Jomfru Ane Gade. Et frirum fra støj og bilos. En naturlig ramme for samvær i en natur, der ikke kræver noget af én. Det kan Egholm tilbyde. Og jeg tror det er meget værd for en generation, der kæmper med mental mistrivsel i stor stil. Det skal en motorvej ikke have lov til at spolere.

Motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Venlig hilsen Clara Storm

-- AKT 311289 -- BILAG 953 -- [Intet emne] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Refer Dalsgaard (martinrefer88@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 14-12-2023 11:07

Til de relevante myndigheder

Med denne henvendelse ønsker jeg at udtrykke min indsigelse mod Egholmmotorvejen, specifikt med henblik på den potentielle risiko for vandforurening, som er fremhævet i projektets miljøkonsekvensrapport.

Nærhed til Vandværker: Projektets tætte placering ved Drastrup og Lindholm vandværker, hvor grundvandet er dårligt beskyttet og sårbart over for forurening, udgør en alvorlig risiko. Selvom der er planer om at lede vejvand væk i et lukket system, kan der stadig være en risiko for, at forurenende stoffer siver ned og påvirker grundvandet.
Afvandingssystemets Tilstrækkelighed: Selvom motorvejens afvandingssystem er designet til at håndtere regnvand og forhindre oversvømmelser, er der behov for at sikre, at dette system er tilstrækkeligt robust til at håndtere større mængder vejvand og potentielt miljøskadelige stoffer, især under ekstreme vejrhændelser, som kan blive hyppigere som følge af klimaændringer.
Håndtering af Sediment Spild under Anlægsfasen: Risikoen for sediment spild i forbindelse med anlægsarbejdet, specielt ved udgravningen af renden til sænketunnelen, kan medføre betydelige miljøpåvirkninger. Det er vigtigt at sikre, at alle forholdsregler tages for at minimere denne risiko og beskytte det omkringliggende marine miljø.
Langsigtet Overvågning og Kontrol: Der bør etableres et langsigtet program for overvågning og kontrol af vandkvaliteten i området, for at sikre, at der ikke sker forurening af grundvand eller overfladevand som følge af motorvejsprojektet. Dette program bør inkludere regelmæssige vurderinger og beredskabsplaner for håndtering af eventuelle forureningshændelser.
Offentlig Inddragelse og Gennemsigtighed: Det er afgørende, at beslutningsprocessen omkring håndtering af vandforurening og beskyttelse af vandressourcer er åben og inkluderer input fra lokale samfund, miljøeksperter og andre relevante interessenter.

Afslutningsvis appellerer jeg til en grundigere vurdering af risikoen for vandforurening og stærkere foranstaltninger for at beskytte mod denne risiko i forbindelse med Egholmmotorvejens planlægning og anlæg.

Med venlig hilsen,

Martin Refer Dalsgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Refer Dalsgaard (martinrefer88@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen - Habitatforstyrrelser og Biodiversitet
Sendt: 14-12-2023 11:05

Til de relevante myndigheder

Jeg ønsker at udtrykke min indsigelse mod Egholmmotorvejen-projektet, særligt med fokus på de forventede habitatforstyrrelser og den potentielle negative indvirkning på biodiversiteten, som fremgår af projektets miljøkonsekvensrapport.

Habitatforstyrrelser: Projektet indebærer en betydelig risiko for forstyrrelse af naturlige habitater, især i følsomme og værdifulde naturområder. Etableringen af en stor infrastruktur som en motorvej kan medføre betydelige ændringer i landskabet og forstyrrelser af dyrelivet, hvilket kan have langsigtede negative konsekvenser for lokal biodiversitet.
Beskyttede Arter og Økosystemer: Selvom der er foretaget vurderinger af påvirkningen på Natura 2000-områder og beskyttede arter, såsom strandtudser og rigkær, er der stadig en væsentlig bekymring for, om disse vurderinger er tilstrækkelige til fuldt ud at beskytte disse arter og økosystemer. Særligt bekymrende er projektets potentielle barriereeffekt, som kan isolere dyrebestande og forstyrre økologiske forbindelser.
Kompenserende Tiltag og Deres Effektivitet: Selvom der er foreslået kompenserende tiltag, såsom anlæggelse af faunapassager og erstatningsnatur, er der behov for at sikre, at disse tiltag rent faktisk vil være effektive. Der er en risiko for, at disse tiltag ikke fuldt ud kan kompensere for tabet af naturlige habitater og forstyrrelser af dyrelivet.
Langsigtet Overvågning og Vedligeholdelse: Der er behov for et langsigtet engagement i overvågning og vedligeholdelse af kompenserende tiltag for at sikre deres fortsatte effektivitet. Dette omfatter regelmæssige evalueringer af tiltagenes tilstand og tilpasninger baseret på ændrede miljøforhold.
Offentlig Inklusion og Gennemsigtighed: Der bør være en højere grad af offentlig inklusion og gennemsigtighed i processen med at vurdere og adressere projektets indvirkning på biodiversitet. Lokalsamfundene bør have mulighed for at bidrage med deres viden og bekymringer.

Afslutningsvis opfordrer jeg til en grundigere vurdering og eventuel revision af Egholmmotorvejens design og planlægning med henblik på at minimere habitatforstyrrelser og beskytte den lokale biodiversitet til gavn for både naturen og lokalsamfundene.

Med venlig hilsen

Martin Refer Dalsgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Thidemann (johanne.thidemann@gmail.com)
Titel: Nej til anlægslov om Egholmmotorvej
Sendt: 14-12-2023 10:46

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen, da den vil få konsekvenser for både klimaet og naturen. Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre. Selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Udover dette vil motorvejen få fatale konsekvenser for naturen i området.
Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise. Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater. Tiden er til at værne om klimaet og naturen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent. Det må være muligt at løse problemerne med trafikken på en anden måde.
Hilsen en bekymret ung borger

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Refer Dalsgaard (martinrefer88@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen - Omkostningerne til Egholmtunnelen og Broerne
Sendt: 14-12-2023 10:15

Til de relevante myndigheder

Jeg skriver for at udtrykke min indsigelse mod Egholmmotorvej-projektet, især med fokus på de betydelige omkostninger forbundet med Egholmtunnelen og broerne over Nørredyb.

Høje Omkostninger: Ifølge rapporten udgør omkostningerne til Egholmtunnelen og broerne næsten halvdelen af det samlede anlægsbudget. Disse ekstraordinært høje omkostninger kræver en grundig gennemgang for at vurdere, om de er økonomisk berettigede og den mest effektive anvendelse af offentlige midler.
Alternativer til Tunnel og Broer: Der bør overvejes alternative løsninger, der potentielt kunne opfylde de samme transportbehov til en lavere omkostning. Dette kunne inkludere andre ruter, typer af broer, eller andre transportløsninger.
Samfundsøkonomiske Konsekvenser: De høje omkostninger til disse bygværker skal afvejes mod de forventede samfundsøkonomiske fordele. Er der sikkerhed for, at de langsigtede fordele retfærdiggør de betydelige initiale investeringer?
Miljømæssige og Sociale Konsekvenser: Tunnel- og brokonstruktionerne har potentielt store miljømæssige og sociale konsekvenser. Disse bør vurderes nøje, herunder påvirkningen på lokalsamfundene, naturarealer og vandmiljøer.
Krav om Gennemsigtighed og Ansvarlighed: Jeg opfordrer til fuld gennemsigtighed og ansvarlighed i omkostningsberegningerne for disse bygværker. Offentligheden har ret til en klar forståelse af, hvorfor disse specifikke løsninger er valgt, og hvordan omkostningerne er blevet estimeret.

Afslutningsvis er det vigtigt at sikre, at alle aspekter af Egholmmotorvejen, herunder de dyre bygværker som Egholmtunnelen og broerne, er nøje overvejet, økonomisk forsvarlige og bæredygtige i et bredere samfundsmæssigt perspektiv.

Med venlig hilsen

Martin Refer Dalsgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Refer Dalsgaard (martinrefer88@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen - Anvendelse af Landstrafikmodellen og Teresa
Sendt: 14-12-2023 10:11

Til de relevante myndigheder

Jeg ønsker at fremføre en indsigelse mod projektet Egholmmotorvejen, specifikt med hensyn til brugen af Landstrafikmodellen og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa i den samfundsøkonomiske analyse.

Spørgsmål om Modellernes Nøjagtighed: Det er vigtigt at sikre, at de anvendte modeller nøjagtigt afspejler de reelle trafikmønstre og -vækst i området. Hvis modellerne ikke præcist kan forudsige disse aspekter, kan det føre til en fejlagtig vurdering af projektets nødvendighed og effektivitet.
Potentielle Mangler i Trafikprognoser: Landstrafikmodellens evne til at forudsige fremtidig trafikvækst og trængselsniveauer er afgørende. Hvis modellen undervurderer eller overvurderer trafikvæksten, kan det resultere i enten en overdimensionering eller en underdimensionering af infrastrukturen.
Begrænsninger i Samfundsøkonomiske Værktøjer: Selvom Teresa er et anerkendt værktøj til samfundsøkonomiske analyser, er det vigtigt at anerkende og adressere eventuelle begrænsninger eller forudsætninger i værktøjet, der kunne påvirke analysens resultater.
Ændringer i Beregningsmodeller: Hvis der er sket væsentlige ændringer i de anvendte modeller eller deres forudsætninger siden de tidligere analyser, er det nødvendigt at forstå og redegøre for, hvordan disse ændringer påvirker den samfundsøkonomiske vurdering af projektet.
Krav om Yderligere Uafhængig Evaluering: Jeg opfordrer til, at der foretages en uafhængig evaluering af de anvendte trafik- og samfundsøkonomiske modeller for at sikre, at de er passende og pålidelige for dette specifikke projekt.

Afslutningsvis er det mit håb, at disse bekymringer vil blive grundigt overvejet i beslutningsprocessen vedrørende Egholmmotorvejen.

Med venlig hilsen,

Martin Refer Dalsgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Refer Dalsgaard (martinrefer88@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen - Diskonteringsrente
Sendt: 14-12-2023 10:08

Til de relevante myndigheder

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring og indsigelse mod projektet Egholmmotorvejen, specifikt med fokus på anvendelsen af en skiftende diskonteringsrente i den samfundsøkonomiske analyse.

Uklarhed om Langsigtet Økonomisk Bæredygtighed: Den skiftende diskonteringsrente rejser spørgsmål om projektets langsigtet økonomiske bæredygtighed. En diskonteringsrente, der ændres over tid, kan potentielt skjule de reelle langsigtede omkostninger og økonomiske konsekvenser af projektet.
Risiko for Misvisende Økonomisk Vurdering: En diskonteringsrente, der falder over tid, kan give en overoptimistisk vurdering af projektets rentabilitet, især i de senere år af dets levetid. Dette kan føre til en undervurdering af de langsigtede økonomiske byrder og forpligtelser, der påhviler offentligheden og fremtidige generationer.
Manglende Gennemsigtighed og Robusthed: Skift i diskonteringsrenten kræver en grundig og transparent begrundelse, der tager højde for alle økonomiske, finansielle og risikomæssige aspekter. Uden klarhed og robusthed i disse beregninger risikerer vi at støtte et projekt, hvis økonomiske grundlag ikke er fuldt ud forstået eller bæredygtigt.
Behov for En Mere Konservativ Tilgang: I betragtning af projektets omfang og den potentielle indvirkning på offentligheden anbefaler jeg en mere konservativ tilgang til diskonteringsrente. Dette vil sikre, at projektets rentabilitet vurderes mere forsigtigt, og at vi undgår unødvendige økonomiske risici.
Opfordring til Yderligere Analyse: Jeg opfordrer til en grundigere analyse og revision af den anvendte diskonteringsrente, herunder en evaluering af alternative scenarier med en mere stabil og konservativ rentesats. Dette vil give en mere præcis og pålidelig vurdering af projektets samfundsøkonomiske levedygtighed.

Afslutningsvis er det mit håb, at disse bekymringer vil blive taget i betragtning i den videre vurdering og beslutningsprocessen om Egholmmotorvejen.

Med venlig hilsen

Martin Refer Dalsgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Strandby (birte19@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Egholmforbindelsen
Sendt: 14-12-2023 08:38

Til Transportministeren

Der er i regeringsgrundlaget nævnt, at klima- og biodiversitetskrisen er tidens værste krise, og som det næste nævnes unges mistrivsel. Men hvis man fra regeringens side har erkendt disse kriser, er det så ikke nærliggende at arbejde med dem?

Enhver ny vej eller bro er en invitation til mere biltrafik - af den type, hvor der sidder en person i hver bil og spilder tiden, den slags der lynhurtigt skaber ny trængsel og nyt behov for flere veje. Og mere biltrafik betyder som bekendt mere CO2, mere støj, mere forurening.

Hvad med at gøre kort proces med den håbløse glidebane og simpelthen aflyse Infrastrukturaftalen fra 2021?

I stedet kunne man arbejde med at udvikle en grøn, kollektiv transport der rent faktisk kunne flytte bilister over i bussæder og tog og dermed reducere spildtiden, trængslen og de kedelige effekter, som bilismen har på klima og miljø. En forventelig og heldig bivirkning af mindre trafik på vejene kunne være, at der blev plads til bløde trafikanter, så voksne og børn igen kunne lære at bevæge sig rundt på cykel eller til fods. Hermed kunne vi måske få lidt mere gang i bevægelse og motion til gavn for alle - bevægelse og natur anbefales ofte til mennesker i mistrivsel, så det bør man vel gøre plads til? (Og en anden bivirkning af reduceret privatbilismen kunne være mere plads til erhvervslivet, så de heller ikke spildte for meget tid).

Egholmmotorvejen er blot endnu en ulykkelig følgevirkning af, at vi i mange år har ladet bilismen styre planlægningen af samfundet.

Nu har vi behov for nytænkning, for mere natur, for plads til mennesker og miljø.

En visionær regering kunne måske overveje, hvordan vi skaber god sammenhængskraft med kollektiv transport i stedet for at tvinge folk til at bruge kostbar tid i luft- og støjforurenende køretøjer der ødelægger miljøet for os alle.

Ordet ‘grøn’ er nævnt mere end 50 gange i regeringsgrundlaget. Kan vi få en bekræftelse på, at man mener det?

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen
Faaborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Daugberg (ahdhtxy14@gmail.com)
Titel: Høringgsvar Egholm motorvej
Sendt: 14-12-2023 01:44

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker, i politikkere tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores by.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Anders Ogechi Hostrup Daugberg
Ung familiefar

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sigrid Faber (sigridlysholtf@gmail.com)
Titel: Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 13-12-2023 23:29

Til Transportministeren

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg bliver ældre.

Man kommer hurtig til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO2, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikkerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise.

Tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere af vores by.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Sigrid Lysholt

Til:
Cc: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Abdul Ghani Paracha (parachaabdulghani@gmail.com)
Titel: Egholm motorvejen Bevar Egholms natur og rekreation
Sendt: 13-12-2023 18:05

Bevar Egholm som ø. Stop Egholm motorvejen.
Jeg har tilladt mig at tage følgende skrivelse i brug til min indsigelse imod en motorvej over Egholm. Den findes på enjoynordjylland.dk og jeg spørger bare. Hvorfor i himlens navn ødelægge så skøn en plet med en motorvej, når der findes andre og bedre muligheder for fjordkrydsning i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen.

Herunder skrivelsen:

Kun 5 minutters færgeoverfart fra Aalborgs travlhed ligger ø-perlen Egholm midt i Limfjorden, med kig til fastlandet på begge sider. Dette naturparadis byder på ægte ø-idyl og inviterer til et væld af oplevelser i den friske luft, samt muligheder for bespisning og overnatning. Med andre ord er Egholm det helt perfekte sted til familieudflugter, det aktive friluftsliv, fejring af store begivenheder og meget mere.

Naturoplevelser i særklasse

Gennem tiden har landskabet på Egholm udviklet sig og i dag udgøres det både af dyrket jord og vild natur, som smelter naturligt sammen i en synergi, der er med til at gøre øen helt speciel. Den vilde natur, der præger ø-billedet, danner grobund for et fantastisk, unikt og rigt dyre-og planteliv, både på landjorden og under vandet. Her kan nævnes sjældne fugle, truede planter, den totalfredet strandtudse, masser af forskelligartede krebsdyr og råvildt. Så kribler og krabler det for at opleve vilde dyr og planter i naturen, er Egholm stedet.

Vandreture og aktiviteter

Egholm er tæt på at være en bil- og cykelfri ø. For på øen findes der nemlig kun én enkel trafikåre, fra færgelejet til Egholm By, og øen indbyder derfor til, at du lader cyklen og bilen stå på fastlandet, hopper i vandrestøvlerne og går rundt på opdagelse. Dette kan du gøre på øens fire vandreruter, der leder dig ud på et ø-eventyr, hvor du kan nyde naturen og de vilde dyr helt uforstyrret.

Foruden vandreture er øen også det oplagte sted, når det kommer til naturaktiviteter. Her kan du fange efter krabber nede ved vandkanten, hoppe i det friske vand og få dig en dukkert, tage kikkerten frem og studere øens mange fuglearter og meget mere. Derudover er der også mange hyggelige spots, der indbyder til en god, gammeldags picnic.

Pil Tusindtunge

Besøger du Egholm, må du ikke snyde dig selv for at hilse på øens helt egen, skønne trold, Pil Tusindtunge, af kunstneren Thomas Dambo. Pil Tusindtunge er en kæmpetrold, skabt ud af genbrugstræ, der kan tale med både dyr og mennesker, og få dit ønske til at gå i opfyldelse - hvis du er heldig. Han blev skabt tilbage i 2020 og er nummer 64 på Thomas Dambos liste over trolde, der står i både ind- og udland.

Overnatning i det fri og lækre smagsoplevelser

Har du lyst til at overnatte på øen eller nyde en lækker middag med formidabel udsigt, kan Egholm også klare dette. I udkanten af Kronborg Skov, finder du nemlig øens hyggelige primitive lejrplads med tre shelters og central bålplads, der kan benyttes hele året rundt. Her er du også velkommen til at slå dit eget telt op. Derudover kan du besøge øens attraktive spisested, Restaurant Kronborg, der er kendt for både sin tilgang til at bruge lokale råvarer af god kvalitet og deres fantastiske beliggenhed, med udsigt over Limfjorden.

Fest- og konferencemuligheder

Foruden at være en ø der byder på natur- og smagsoplevelser, kan du på øen også byde op til dans eller læring. For i Egholm By ligger gården Egholm Vestergaard, der står klar til at holde din næste store fest eller konference. Her er der alt hvad du skal bruge, og du har det helt for dig selv – festsal/konferencelokale, skønne værelser, pejse- og spisestue, billardværelse og selvfølgelig god mad og vin.

Jeg gentager:

Hvorfor i himlens navn ødelægge så skøn en plet med en motorvej, når der findes andre og bedre muligheder for fjordkrydsning i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen.

Venlig hilsen
Abdul Ghani Paracha
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Helene Pedersen (baymler2003@yahoo.dk)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 13-12-2023 12:43

Kære Trafikminister,

Venligst gør alt hvad der står i din magt for at stoppe den motorvej over Egholm og igennem Aalborg.

Nogle som har valgt at bosætte sig nord for Aalborg, det være sig både privat og erhvervsmæssigt, synes det kunne være meget rart med lidt mere asfalt, for dermed at kunne komme nogle få minutter tidligere frem.

MEN, mit hjerte bløder simpelthen på hele Aalborgs vegne ved tanken om en altødelæggende motorvej, der på alle måder vil skæmme en hel bydel. En bydel som alle borgere netop søger tilflugt til, da det er eneste nogenlunde fredelige sted.

I ved det godt. Det er en alt alt for høj pris i vækstens navn. Vækst vækst vækst. Til hvilken nytte, hvis man ikke kan leve et normalt liv i fred og ro med en anelse natur omkring sig.

Det gør ondt helt ind i knoglerne, at man vil asfaltere så mange km ind gennem en by, som dermed bliver yderligt reduceret til et transit-område. Det bliver fuldstændigt uattraktivt at bo i byen. Det er uendeligt trist for en by, som ellers har formået at byplanlægge sig hen i mod mange positive ting.

I længden vil det bedst kunne betale sig at droppe den forbindelse. Det kan aldrig trækkes tilbage.

Vær modig, stop motorvejen!

Venlig hilsen
Helene Ulrich Pedersen
Ingridsvej 4
9000 Aalborg

Sendt fra Yahoo Mail til iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Claus Haulund (clauschc@outlook.dk)
Titel: Egholm motorvejen - nej tak
Sendt: 13-12-2023 08:56

Kære transportminister & trafikministerie,

Det er afgørende at bemærke, at en sådan infrastrukturændring ikke kun påvirker infrastrukturen selv, men også de omkringliggende miljøer og samfundet som helhed i en uheldig retning. En mere holistisk tilgang, der tager højde for miljømæssige, sociale og sundhedsmæssige konsekvenser, er nødvendig for at sikre bæredygtighed og trivsel for borgerne i Aalborg og bevare de værdifulde naturområder, der er en del af byens identitet og arv. Hertil kommer at man bare forsætter en vej om at opskalere trafikken, og det sker intet omkring samkørsel o.s.v.

En grundlæggende beslutning om at fokusere udelukkende på en enkelt linjeføring kan i visse tilfælde virke økonomisk attraktiv, men det kan desværre skjule potentielle konsekvenser, der strækker sig ud over de umiddelbare økonomiske fordele. Øst-forbindelsen er ganske overordnet blevet betragtet ud fra en primært økonomisk synsvinkel, der tager udgangspunkt i en seks-sporet London motorvej. Denne tilgang, hvor man ikke ser på mindst to løsninger, overser dog afgørende aspekter såsom miljømæssige påvirkninger og borgernes trivsel, hvilket er uforeneligt med anerkendte internationale retningslinjer. VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet)

En af de største bekymringer ved vest-forbindelsen er den potentielle støjforurening. Aalborg er allerede udsat for betydelige støjgener, og med implementeringen af en ny forbindelse forventes disse gener at stige markant. Rapporten undervurderer betydeligt støjniveauerne og overser retningslinjerne fastlagt af Verdenssundhedsorganisationen (WHO) vedrørende støjgrænser. Støj er beregnet, men jeg bor tæt på en trafikeret ved bedre. Deks at støjen er langt kraftigere i vindretningen og i regnvejr hvor vejen er våd.

Den planlagte opførelse vil også have en betydelig indvirkning på områder, der er beskyttet af EU, såsom Hasserisenge og Nørresundby, som udgør værdifulde naturområder med unik biodiversitet.

Desuden er der bekymring omkring påvirkningen af drikkevandet. En foreslået membranløsning, der endnu ikke er dokumenteret, risikerer at forurene drikkevandsressourcerne og udgør en betydelig risiko for folkesundheden eller at drikkevandet skal renses.

Et andet aspekt, der er blevet overset, er den massive mængde beton, der vil blive brugt under etableringsfasen. Denne betydelige brug af beton medfører en betydelig CO2-udledning og er i konflikt med bestræbelserne på at reducere klimapåvirkningen.

Jeg takker nej til den løsning om en vest-forbindelse.
Venlig hilsen Claus
Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kamilla Langeland (kam.langeland@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Vestlig Limfjordsforbindelse - Høringssvar til Ministeriet
Sendt: 11-12-2023 22:04

Til Transportministeret

Jeg ønsker at udtrykke min stærke modstand mod den foreslåede vestlige Limfjordsforbindelse over øen Egholm i forbindelse med 3. Limfjordsforbindelse. Selvom jeg ikke er imod en generel udbygning af Limfjordsforbindelsen, har jeg alvorlige bekymringer vedrørende den planlagte vestlige rute. Her er mine primære indvendinger:

Bedre og billigere alternativer: Der eksisterer mere omkostningseffektive alternativer, såsom udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, samt Borgerbevægelsens forslag om en city-tunnel. Disse muligheder er ikke tilstrækkeligt udforsket, og jeg anmoder om en mere grundig undersøgelse af disse alternativer.

Beskyttelse af truede dyrearter og natur: Den vestlige linjeføring truer en række truede dyrearter, herunder lysbugede knortegås, oddere, strandtudser, spidssnudede frøer, flagermus og den sjældne mosehornugle. At ophæve fredningen og give dispensation for disse stærkt beskyttede dyr underminerer retssikkerheden og demokratiet og strider imod EU's fuglehabitatsdirektiv og national naturbeskyttelseslovgivning.

Støjgener og sundhedsmæssige påvirkninger: Den planlagte motorvej vil medføre betydelige støjgener, især nær bebyggelser, skoler og børnehaver. Det er utilfredsstillende, at vejen vil passere tæt på disse områder, og at støjafskærmning kun er planlagt delvist. Desuden er sundhedsmæssige konsekvenser af motorvejsstøj veldokumenterede og bør tages alvorligt.

Miljømæssige risici og asbestproblematik: Rapporterede målinger om fraværet af asbest virker tvivlsomme og uoverensstemmende med lokale observationer og dokumentation. Manglende håndhævelse af krav om etablering af bundmembran og afspærring ud mod vandet er bekymrende og risikerer at forurene fjorden med farlige stoffer.

Utilstrækkelig trafikafvikling og økonomisk uigennemtænkt: Den påståede aflastning af E45 er beskeden, og det er tvivlsomt, om projektet er rentabelt. Manglende direkte forbindelser og en kompleks rute kan føre til trafikale udfordringer og øget belastning på eksisterende trafikområder.

Påvirkning af rekreative områder og naturværdier: Projektet vil markant påvirke det unikke fjordmiljø i Aalborg Vestby, herunder vandsportsklubber og rekreative områder. Bevaring af naturens værdier bør prioriteres højere i planlægningen.

Drikkevandsbeskyttelse: Linjeføringen over vigtige drikkevandsreservoirer udgør en potentiel trussel mod rent drikkevand. Risiciene ved olieudslip, benzinforgiftning og påvirkning fra anlægsfasen bør håndteres mere effektivt.

Mangel på hensyn til klima og grøn omstilling: CO2-udledningen og miljøpåvirkningen, både under anlægsfasen og efter færdiggørelsen, er uacceptabelt høj. En investering i en sådan motorvej er i strid med målene om grøn omstilling og bør revurderes.

Jeg opfordrer ministeriet til at tage disse bekymringer alvorligt og revurdere den foreslåede vestlige Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen,

Kamilla Langeland
Vestre Fjordvej 20, st th.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Claus Haulund (clauschc@outlook.dk)
Titel: Jeg appellerer til Deres mod og visdom om at stoppe egholmforbindelsen
Sendt: 11-12-2023 19:41

Ærede Trafikminister og kollegaer,

Det er med dyb bekymring og alvorlig refleksion, jeg retter denne henvendelse til Dem.
I stedet for at fortsætte med ufortrødent at udvikle infrastruktur i form af motorveje, tillader jeg mig at argumentere for en alternativ vej. En vej, der ikke kun tager højde for transportbehovet, men også for vores planets behov og vores samfunds fremtidige bæredygtighed.

Det er uomtvisteligt, at vores tid præges af en søgen efter hastighed og bekvemmelighed, men dette må ikke komme på bekostning af natur, biodiversitet og klimaets tilstand. Vores prioriteter bør omfatte en reduktion af CO2-udledningen og en styrkelse af biodiversiteten som fundamentale søjler for en bæredygtig fremtid.

Det er essentielt at erkende, at vores forhold til naturen ikke blot er en passiv interaktion. Den er dybt forankret i vores eget velbefindende og mentale sundhed. Stressniveauet i vores samfund er stigende, og det er veldokumenteret, at naturen og dens ro har en terapeutisk virkning på vores stressede sind. Vores evne til at forblive produktive på arbejdsmarkedet og bevare et sundt mentalt helbred er tæt forbundet med vores tilknytning til naturen.

Motorveje udgør en støjende og destruktiv element i vores miljø. Deres indvirkning strækker sig ud over den fysiske infrastruktur og påvirker også vores forbrugsmønstre og det økologiske ligevægt. Dette resulterer ofte i en ugunstig indflydelse på andre dyrearters levesteder, som fortjener samme respekt og ret til eksistens som vores egne.
Vi står ved en skillevej, hvor vores handlinger har direkte indvirkning på vores efterkommere og planetens fremtid. En ændring af vores forbrugsmønstre, vores opfattelse af stress og vores respekt for planeten er uomgængeligt, hvis vi ønsker en levedygtig fremtid for kommende generationer.

Jeg appellerer til Deres mod og visdom i denne afgørende tid. At standse motorvejens progression er en handling af mod og forpligtelse til at sikre vores planets fremtid.

Med respektfuld hilsen,
Claus Haulund
Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: egholmmotorvejen
Sendt: 11-12-2023 11:23

Høringssvar

Jeg undrer mig over processen angående linjeføring af en motorvej hen over Egholm. Den planlagte linjeføring strækker sig over 20 km langs den vestlige del af Aalborg fra Dall til Nørresundby. Der bliver lavet en tunnel under Limfjorden og en lavbro over Nørredyb, Desuden skal store dele af motorvejen hæves over niveau, da den går gennem store engarealer, som hvis det går, som muligvis vil stå fuldstændig under vand i 2050.
Alene det at motorvejen skal hæves bevirker en masse støj, som vil være over 58db i beboede områder. Derudover vil rekreative områder og beskyttede dyr gå tabt.
Den uafhængige tænketank GeoHav er blevet opmærksom på eternitplader i området, hvor motorvejen skal være. I Rigsarkivet fandt de dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor 95.000 tons eternit er deponeret, En tiendedel af denne eternit er asbest. Der ligger altså 9.500 tons asbest på Klosterengen. Iflg. Vejdirektoratet er der ingen asbest i linjeføringen. Der skiltes dog i området med, at der er eternit, altså også asbest i Rensningsanlægets område. GeoHav påpeger tungmetaller i sedimentet i fjordbunden. Årsagen er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i 11 år helt ud til og i fjorden, men uden at være inddæmmet.
På trods af disse fund, der kan få alvorlige konsekvenser for kommende aalborgenseres helbred(kræft) – tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt
Det er påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdepot lige netop der, hvor de politiske magthavere i både kommune og region meget gerne vil have en motorvej.
Fundet af asbestdeponiet bliver ikke taget alvorligt.
Det er en uhyggelig glidebane for vores demokrati, der kan resultere i en miljøkatastrofe og i alvorlig sygdom for byens borgere. Det er åbenbart den måde, Vejdirektoratet, regeringen og de andre forligspartier endnu en gang vil tromle ”fremskridtet” frem på bekostning af den aalborgensiske og nordjyske befolkning.
Aalborg Alliancen er en konstruktion til 600.000.000 kommunale kroner, som jeg i høj grad betvivler lovligheden af, fordi den blander det politiske ønske om en motorvej hen over Egholm sammen med borgeres ret og pligt til at stå til rådighed for arbejdsmarkedet. Dette er sket ved, at virksomheder bliver informeret om, at hvis de melder sig ind i Aalborg Alliancen, får de bedre service end andre virksomheder. – Altså reel forskelsbehandling og favorisering af Egholmlinjen
Da man skulle foretage en VVMundersøgelse i 2011, var både Egholmlinjen til en pris på min. 7.000.000.000 kr. og et østligt rør ved E45 i spil. På det tidspunkt valgte man en fuldt udbygget model med en sekssporet tunnel ved siden af den gamle. Dette fordyrede den østlige løsning væsentligt. Det, der er brug for er imidlertid tre vendbare spor til en pris på under det halve af Egholm motorvejen. I VVM 2021 blev den tresporede tunnel desværre ikke medtaget. Det er heller ikke sket i VVM 2023, så vi står stadig i dag uden et bedre og billigere alternativ til Egholm motorvejen.

At Egholm motorvejen ikke aflaster tunnelen tilstrækkeligt gør dette megadyre motorvejsprojekt til en fejl af rang.

Mvh
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mathias S. Kristensen (math77sk@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 10-12-2023 21:21

Hej Transport Ministeriet,

Jeg ville gerne agitere imod en Limfjordsforbindelse der involvere Egholm øen.

Egholm er en dejlig, fredelig ø, der ikke ville blive positiv forandret hvis en motorvej over Egholm bliver til.

Desuden ville hverken Aalborg eller Nørresundby nyde godt af den larm og os maskine, som en motorvej er.

Udsigten fra Lindholm fjordpark ud mod Limfjorden ville også blive forværret af en motorvej over Egholm.

Jeg tror ikke at fremtiden kommer til at have så mange biler, at endnu en passagerbils overgang over limfjorden bliver nødvendig. Jeg tror på at det nuværende kapacitetsproblem, kan løses ved at forskyde benyttelsen af de nuværende muligheder, til tidspunkter hvor der ikke er så mange andre bilister tilstede. Resten af pendlerne fra Aalborg Kommune, der benytter Limfjordsovergangene, burde være i stand til at benytte offentlig transport, hvis både deres afgang og destination er indenfor Aalborg Kommune.

Jeg håber på at en Egholm motorvej aldrig kommer til at se dagens lys.

Med venlig hilsen
Mathias S. Kristensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dror Kasinsky (stillmotion1@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-12-2023 20:22

Nej tak.

Jeg har lavet kommunevalg for DR med Søren Pind og Mette Frisk.
Et af emnerne var Egholmforbindelsen og de fredet strandtudser på øen.

I øvrigt er det et gigantisk asbestdeponi midt i Limfjorden som vil betyder UOPRETTELIG skade med asbestfibre i hele vandsøjlen i store dele af Limfjorden hvis der anlægges en tunnel lige der. Asbest er dødsensfarligt.

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02GHHmTnLyw18m9KVNM3aZjY1gyyb2shRmvC1k1chkkELf8DctyMfpTv211tp1Bxkpl&id=100070463337113

Link også sendt til Søren Pind som bestemt ikke var begejstret for projektet da vi lavede programmet. Og det var "kun" om EU fredet strandtudser som vil få deres fredet habitat total ødelagt af en motorvej over Egholm.
Her taler vi om dødelighed på potentielt mange tusinde mennesker ?

Find en anden løsning ved siden af den eksisterende motorvej.
Meget bedre.

Der er så mange helt utrolige dårlige og miljøskadelige konsekvenser ved linjeføring over Egholm.

Med venlig hilsen

Dror Kasinsky

Film og TV fotograf/Cinematographer
Dror Kasinsky
Nygaardsvej 13 1.th
2100 Cph Ø
Denmark
Mobil : +45 30200422

https://m.imdb.com/name/nm1334478/

https://vimeo.com/drorkasinsky

https://www.flickr.com/photos/drorkasinsky/

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Socialistisk Folkeparti (sf@sf.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Vedr. høring 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-12-2023 16:19
Bilag: Kan være et billede af tekst, der siger Et lands naturskonhed er en nationalformue, national hvoraf slagt på slagt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lagge den ode Ikke snese afgenerationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et .jpeg;

Jeg er ikke imod en 3. limfjordsforbindelse, men jeg har en del imod planerne om en vestlig linjeføring over øen Egholm. Det har jeg dels fordi:

1. Der findes **bedre og billigere alternativer**, fx ved udvidelse af E45 og den eksisterende tunnel, fx i form af et ekstra rør. Det kunne også være Borgerbevægelsesns forslag om en city-tunnel. Den mulighed er aldrig blevet undersøgt.

2. Der er mange **truede dyrearter** i den vestlige linjeføring, og disse er beskyttet af hhv. EUs fuglehabitatsdirektiv og § 4. Fx Den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornugle.

3. At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet. Og det er selve høringsfasen i øvrigt også. 5 uger hen over julen ! Det er da uanstændigt og lugter langt væk af strategi - man ønsker ikke at modtage særligt mange høringssvar. Motorvejen skal åbenbart komme for enhver pris - uanset følgevirkningerne.

4. **Støjgener.** Dette bliver et monstrom af en motorvej. Ikke alene bliver Aalborg kapslet ind mellem 2 motorveje, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt over Hasseris Enge. Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for skadelig motorvejsstøj.
Det er ikke undgået min opmærksomhed, at man visse steder vil sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Men hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at sidde og glo på sådan en ?? Vejen kommer op i 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er folk derude vist ikke helt klar over. Desuden igen hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorrup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke er gjort offentligt. Det vil give særdeles kraftige støjgener.
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.
Hertil kommer støjgener i anlægsfasen. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.

Asbest Her har vejdirektoratet meget belejligt fået foretaget målinger, der viser, at der stort set ingen asbest forefindes, hverken på land eller i vandet. Hvordan skulle det kunne lade sig gøre ?? Kommunens egen oplysninger, dem fra kystdirektoratet og landsarkivet viser masser af asbest. Der er vidner fra Aalborg der fortæller om mange tons, der blev losset ud i området for linjeføring og tilkørselsveje, helt uden restriktioner. De havde nøgle til området, og læssede bare af. Kommunen havde pligt til at etablere bundmembran og afspærring ud mod vandet - intet af dette blev gjort, så nu ligger det ud i fjorden, hvilket man kan se med det blotte øje. Og asbest fibre trænger ud i vandet. Man må jo tro vi er dumme, hvis man regner med at Aalborgs

befolkning tror på sådan noget sludder. Det er almen viden her i byen, at der er masser af asbest - der er kort over områderne, luftfotos der viser det. Og det er der lige foran os. Selv fagbladet ingeniøren kritiserer Vejdirektoratets såkaldte undersøgelser. Tænketanken Geohav har klar dokumentation til forekomsterne - igen vælger man at vende det blinde øje og det døve øre til. Det er krænkende, og ikke at sige direkte usandt, at der ikke skulle være asbestfare ved byggeriet.

Selve linjeføringen er uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 17%. Er den overhovedet rentabel ?? Hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig. Sker der uheld i tunnelen, skulle man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39, for der er ingen direkte forbindelse. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal ti city syd, eller fra Hirtshalsfærgerne. Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? Det er det glade vanvid. Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan? Vores vækst vil være oplagt gennem naturområderne. Jeg fristes til at indsætte følgende citat: *"Et lands naturskønhed er en nationalformue, hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve. En eneste generation kan lægge den øde: Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen. Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed har intet med føleri at gøre: Ødelæggelse af den for øjeblikkelig vindings skyld, har særdeles meget at gøre med brutalitet". (Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915).* Og netop naturværdier har Nordjylland rigtig meget af.

Og så er der **drikkevandet.** Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Selv for en ikke-fagperson på området som undertegnede, lyder det helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD så der også er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder ? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet ?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt.

Financieringen virker uigennemtænkt. Det beløb vi hører nu, må man regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer igang. Og med den lille aflastning af E 45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.

Miljø Vi har et unikt fjordmiljø i Aalborg Vestby, hvor der er mange vandsportsklubber, og rekreative områder. Folk kommer der for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundby siden er Verdens ende (hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynær - hvorfor ikke fortsætte med at bruge det rekreativt ? I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i DK, men her i den vestlige del og på Egbolm kan man nyde stilheden, hvilket mange stressramte har så hårdt brug for.

I det hele taget vil dette monsterprojekt være særdeles skæmmende for byen, og jeg håber aldrig nogensinde, at det bliver en realitet. Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter. Man taler om miljø og grøn omstilling - og dette er vist et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO2 udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være graverende. Nogle prøver så med at sige, at det ikke er så slemt hvis det er elbiler, der kører på den - men jo, Elbilers strøm kommer da også fra fossile brændstoffer, ligesom deres lithium batterier er særdeles forurenende at producere. Drop den motorvej.!!

Med venlig hilsen
Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

-- AKT 311289 -- BILAG 971 -- [Kan være et billede af tekst, der siger Et lands naturskonhed er en nationalformue, … --

Et lands naturskønhed er en nationalformue,
hvoraf slægt på slægt gennem sekler skal leve.
En eneste generation kan lægge den øde:
Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen.
Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed
har intet med føleri at gøre:
Ødelæggelsen af den for øjeblikkelig vindings skyld
har særdeles meget at gøre med brutalitet.

(Professor Carl Wesenberg-Lund, 1915)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mette@mettebjerring.dk (mette@mettebjerring.dk)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-12-2023 11:28
Bilag: 3. limfjordsforbindelse - høringssvar 1.pdf;

Til Transportministeriet:

Hermed høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.
Se vedhæftede

Venlig hilsen

Mette Bjerring
Højvangsvej 32
9400 Nørresundby
tlf 28261441
mette@mettebjerrng.dk

Aalborg – kulturby tur-retur

Aalborg har gennem mange år arbejdet hårdt på at ændre byens karakter fra inkarneret industriby til videns- og kulturby. Et stort skridt blev taget i 1974, da Aalborg Universitetscenter åbnede. Et andet stort spring i retningen af kulturby kom i 1991, da kommunen købte havnefronten, som siden er blevet katalysator for store kultur- og videnstiltag i byen. Her er larmende fabrikker og rygende skorsten i dag erstattet af cafeer, kulturbygninger, uddannelsessteder, grønne rekreative arealer og sportsmuligheder. Og flere tiltag er undervejs i byen. Hvis Aalborg skal bevare og udvikle sin status som kultur- og vidensby, er det afgørende, at der ikke bliver taget beslutning om at omkranse byen med motorvej mod alle fire verdenshjørner. Byen skal fortsættet sin hidtidig stræben efter af blive en attraktiv by med mange rekreative og kulturelle tilbud, som kan fastholde unge, tiltrække studerende og veluddannet arbejdskraft og dermed virksomheder samt være med til at gøre byen til et endnu mere attraktivt turistmål.

I den gældende kommuneplanen beskrives hvorledes kommunen skal udvikle sig og bruge sine arealer. Her beskrives kommunens mål: ***"Der skal også et særligt fokus på at sammenbinde byområder med de omkringliggende landskaber og naturområder via økologiske forbindelser til gavn for både mennesker og natur."***
Anlæggelse af en motorvej vest for Aalborg, vil være i direkte modstrid disse overordnede mål! I VVM rapporten forsøges det at tage højde for dette meget graverende problem. Her skriver Vejdirektoratet: *"**Det vil i vid udstrækning være muligt at retablere de rekreative stiforbindelser på tværs af de vestlige forslag.. det vil dog nødvendiggøre en omlægning af nogle eksisterende stiforløb samt etablering af nogle nye over- eller underføringer af stier på tværs af de nye vejforløb."*** (Uddrag fra VVM rapporten, s. 109). Altså mener Vejdirektoratet at kunstigt oplyste betonrør lagt under motorvejen og brokonstruktion med udsigt til 4 vejspor, vil være "en retablering" af de ødelagte stiforbindelser vest for Aalborg. Jeg mener ikke, det er værdige og ordentlige erstatninger for tabet af den fri bevægelse i naturen, tabet af stilheden og tabet af det ubrudte kig til marker og vand. Oplevelser, der er uerstattelige!





Jeg bor selv forholdsvis langt fra de to foreslåede linjer, men ser det som en fatal udvikling af Aalborg by, som på sigt vil få negative konsekvenser for byens selvforståelse som kulturby, oplevelsesøkonomien, tiltrækning af arbejdskraft og ikke mindste udfoldelsesmulighederne for byens indbyggere og turister. Østforbindelsen er langt at foretrække.

Med venlig hilsen

Mette Bjerring, arkitekt maa

Højvangsvej 32, 9400 Nørresundby

email: mette@mettebjerring.dk

tlf: 28261441

Til: Aki-Matilda Høegh-Dam (akimatilda@ft.dk), Alex Ahrendtsen (Alex.Ahrendtsen@ft.dk), Alex Vanopslagh (alex.vanopslagh@ft.dk), Alexander Ryle (alexander.ryle@ft.dk), Anders Kronborg (anders.kronborg@ft.dk), BM - Ministeren (ministeren@bm.dk), Anna Falkenberg (anna.falkenberg@ft.dk), Anne Paulin (Anne.Paulin@ft.dk), anne.hegelund@ft.dk (anne.hegelund@ft.dk), Anne Valentina Berthelsen (anne.berthelsen@ft.dk), Annette Lind (annette.lind@ft.dk), Anni Matthiesen (anni.matthiesen@ft.dk), Astrid Carøe (astrid.caroe@ft.dk), Astrid Krag (astrid.krag@ft.dk), Benny Engelbrecht (Benny.Engelbrecht@ft.dk), Betina Kastbjerg (betina.kastbjerg@ft.dk), Birgitte Vind (birgitte.vind@ft.dk), Bjarne Laustsen (bjarne.laustsen@ft.dk), Bjoern Brandenborg (bjoern.brandenborg@ft.dk), Brigitte Klintskov Jerkel (brigitte.Jerkel@ft.dk), Camilla Fabricius (camilla.fabricius@ft.dk), Carl Valentin (Carl.Valentin@ft.dk), Carsten Bach (carsten.bach@ft.dk), charlotte.munch@ft.dk (charlotte.munch@ft.dk), charlotte.bagge@ft.dk (charlotte.bagge@ft.dk), Charlotte Broman Mølbæk (charlotte.broman@ft.dk), Christian Friis Bach (christian.bach@ft.dk), Christian Rabjerg Madsen (Christian.Rabjerg.Madsen@ft.dk), Christina Olumeko (christina.olumeko@ft.dk), Christoffer Aagaard Melson (christoffer.melson@ft.dk), UGKministeren@um.dk (UGKministeren@um.dk), Dennis Flydtkjær (dennis.flydtkjaer@ft.dk), Erling Bonnesen (erling.bonnesen@ft.dk), fie.haekkerup@ft.dk (fie.haekkerup@ft.dk), flemming.m.mortensen@ft.dk (flemming.m.mortensen@ft.dk), Franciska Rosenkilde (franciska.rosenkilde@ft.dk), frederik.vad@ft.dk (frederik.vad@ft.dk), gunvor.wibroe@ft.dk (gunvor.wibroe@ft.dk), Hans Andersen (hans.andersen@ft.dk), Hans Christian Schmidt (hans.schmidt@ft.dk), Hans Kristian Skibby (hans.skibby@ft.dk), Heidi Bank (heidi.bank@ft.dk), helena.andresen@ft.dk (helena.andresen@ft.dk), helene.brydensholt@ft.dk (helene.brydensholt@ft.dk), Helle Bonnesen (helle.bonnesen@ft.dk), Henrik Dahl (henrik.dahl@ft.dk), henrik.frandsen@ft.dk (henrik.frandsen@ft.dk), Henrik Moller (henrik.moller@ft.dk), Ida Auken (ida.auken@ft.dk), Inger Støjberg (inger.stojberg@ft.dk), min@fvm.dk (min@fvm.dk), Jacob Mark (jacob.mark@ft.dk), Marianne Jelved (min@kum.dk), jan.carlsen@ft.dk (jan.carlsen@ft.dk), Jan E. Jørgensen (jan.e@ft.dk), Jens Joel (jens.joel@ft.dk), Jens Meilvang (jens.meilvang@ft.dk), Jens Henrik Thulesen Dahl (Jens.Henrik.Thulesen.Dahl@ft.dk), SKM (min@skm.dk), jeppe.soe@ft.dk (jeppe.soe@ft.dk), Jesper Petersen (jesper.petersen@ft.dk), Jette Gottlieb (jette.gottlieb@ft.dk), jon.stephensen@ft.dk (jon.stephensen@ft.dk), Karen Liltorp (karin.liltorp@ft.dk), Karina Adsbøl (karina.adsbol@ft.dk), Karina Lorentzen Dehnhardt (karina.dehnhardt@ft.dk), Karsten Hønge (Karsten.honge@ft.dk), Kasper Roug (kasper.roug@ft.dk), katrine.daugaard@ft.dk (katrine.daugaard@ft.dk), Katrine Robsøe (katrine.robsoe@ft.dk), Kenneth Fredslund Petersen (kenneth.petersen@ft.dk), Kim Valentin (kim.valentin@ft.dk), kim.aas@ft.dk (kim.aas@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), Kirsten Normann Andersen (kirsten.normann.andersen@ft.dk), kris.skriver@ft.dk (kris.skriver@ft.dk), kristian.boegsted@ft.dk (kristian.boegsted@ft.dk), UIM Hovedpostkasse (uim@uim.dk), Lars Boje Mathiesen (lars.mathiesen@ft.dk), Lars Christian Lilleholt (lars.lilleholt@ft.dk), udenrigsministeren@um.dk (udenrigsministeren@um.dk), lars-christian.brask@ft.dk (lars-christian.brask@ft.dk), Lea Wermelin (lea.wermelin@ft.dk), Leif Lahn Jensen (leif.jensen@ft.dk), Linea Søgaard-Lidell (linea@ft.dk), lisbeth.bech-nielsen@ft.dk (lisbeth.bech-nielsen@ft.dk), Lise Bech (lise.bech@ft.dk), lise.bertelsen@ft.dk (lise.bertelsen@ft.dk), Lotte Rod (lotte.rod@ft.dk), louise.brown@ft.dk (louise.brown@ft.dk), Louise Schack Elholm (louise.elholm@ft.dk), Mads Fuglede (mads.fuglede@ft.dk), mads.olsen@ft.dk (mads.olsen@ft.dk), Miljøministeren - MIM (miljoeministeren@mim.dk), Mai Mercado (mai.mercado@ft.dk), Mai Villadsen (mai.villadsen@ft.dk), Malte Larsen (Malte.Larsen@ft.dk), maria.durhuus@ft.dk (maria.durhuus@ft.dk), Marianne Bigum (marianne.bigum@ft.dk), Ministerkalender. (minister@digmin.dk), Marlene Harpsøe (Marlene.Harpsoe@ft.dk), martin.lidegaard@ft.dk (martin.lidegaard@ft.dk), matilde.powers@ft.dk (matilde.powers@ft.dk), Ministersek. UVM (minister@uvm.dk), Mette Abildgaard (mette.abildgaard@ft.dk), Statsministeriet - Hovedpostkasse (stm@stm.dk), aeldremin@sm.dk (aeldremin@sm.dk), Mette Reissmann (mette.reissmann@ft.dk), Mette Thiesen (mette.thiesen@ft.dk), Michael Aastrup Jensen (michael.aastrup@ft.dk), mike.fonseca@ft.dk (mike.fonseca@ft.dk), Mikkel Bjørn (mikkel.bjorn@ft.dk), Mogens Jensen (mogens.jensen@ft.dk), mohammad.rona@ft.dk (mohammad.rona@ft.dk), Mona Juul (mona.juul@ft.dk), monika.rubin@ft.dk (monika.rubin@ft.dk), Ledelsessekretariatet - EM (ledssekr@em.dk), min@km.dk (min@km.dk), Morten Messerschmidt (morten.messerschmidt@ft.dk), nanna.gotfredsen@ft.dk (nanna.gotfredsen@ft.dk), Nick Zimmermann (nick.zimmermann@ft.dk), FM - Minister (minister@fm.dk), Niels Flemming Hansen (niels.hansen@ft.dk), nikoline.hillers-bendtsen@ft.dk (nikoline.hillers-bendtsen@ft.dk), Ole Birk Olesen (ole.birk@ft.dk), Peder Hvelplund (peder.hvelplund@ft.dk), Pelle Dragsted (pelle.dragsted@ft.dk), Per Husted (per.husted@ft.dk), Per Larsen (per.larsen@ft.dk), sbmin@sm.dk (sbmin@sm.dk), Pernille Vermund (pernille.vermund@ft.dk), Peter Have (peter.have@ft.dk), Justitsministeriet - Hovedpostkasse (jm@jm.dk), Peter Juel-Jensen (Peter.Juel-Jensen@ft.dk), Peter Kofod (peter.kofod@ft.dk), Charlotte H. Larsen (charlotte.larsen@ft.dk), Peter Seier Christensen (peter.christensen@ft.dk), Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk (Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk), sfsekr@ft.dk (sfsekr@ft.dk), bang.henriksen@ft.dk (bang.henriksen@ft.dk), Rasmus Jarlov (Rasmus.jarlov@ft.dk), rasmus.lund-nielsen@ft.dk (rasmus.lund-nielsen@ft.dk), Rasmus Prehn (rasmus.prehn@ft.dk), Rasmus Stoklund (rasmus.stoklund@ft.dk), Rasmus Langhoff (rasmus.langhoff@ft.dk), rosa.eriksen@ft.dk (rosa.eriksen@ft.dk), Rosa Lund (rosa.lund@ft.dk), runa.hansen@ft.dk (runa.hansen@ft.dk), Samira Nawa (samira.nawa@ft.dk), sandra.skalvig@ft.dk (sandra.skalvig@ft.dk), sara.baaring@ft.dk (sara.baaring@ft.dk), sascha.faxe@ft.dk (sascha.faxe@ft.dk), Serdal Benli (serdal.benli@ft.dk), Signe Munk (signe.munk@ft.dk), sigurd.agersnap@ft.dk (sigurd.agersnap@ft.dk), Simon Kollerup (simon.kollerup@ft.dk), Sjúrður Skaale (sjurdur.skaale@ft.dk), Sofie Lippert (sofie.lippert@ft.dk), solbjoerg.jakobsen@ft.dk (solbjoerg.jakobsen@ft.dk), Sundheds- og Ældreministeriet - Hovedpostkasse (sum@sum.dk), Steffen Larsen

(steffen.larsen@ft.dk), Steffen Frølund (steffen.froelund@ft.dk), Stinus Lindgreen (stinus.lindgreen@ft.dk), Susie Jessen (susie.jessen@ft.dk), soren.espersen@ft.dk (soren.espersen@ft.dk), Folketingets formand (postformand@ft.dk), Søren Søndergaard (soren.sondergaard@ft.dk), Søren Egge Rasmussen (soren.egge.rasmussen@ft.dk), soren.pape.poulsen@ft.dk (soren.pape.poulsen@ft.dk), Tanja Larsson (tanja.larsson@ft.dk), Theresa Scavenius (theresa.scavenius@ft.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Thomas Jensen (thomas.jensen@ft.dk), thomas.monberg@ft.dk (thomas.monberg@ft.dk), thomas.skriver@ft.dk (thomas.skriver@ft.dk), tobias.elmstroem@ft.dk (tobias.elmstroem@ft.dk), Torsten Gejl (torsten.gejl@ft.dk), Torsten Schack Pedersen (torsten.schack.pedersen@ft.dk), Trine Bramsen (trine.bramsen@ft.dk), Trine Mach (trine.mach@ft.dk), Forsvarsministeriet - Hovedpostkasse (fmn@fmn.dk), Victoria Velasquez (victoria.velasquez@ft.dk), Zenia Stampe (zenia.stampe@ft.dk), aaja.chemnitz@ft.dk (aaja.chemnitz@ft.dk)

Fra: Flemming Midtgaard (fmidtgaard62@gmail.com)
Titel: Oplysninger vedr. lovbehandling
Sendt: 09-12-2023 16:31

Kære Folketingspolitiker

Der er helt sikkert mange velovervejede grunde til, at en 3. Limfjordsforbindelse ønskes realiseret, men argumenterne for en Egholmmotorvej er i bedste fald fejlbehæftet og i værste fald direkte vildledende og refererer til et markant dårligt politisk beslutningsgrundlag.

Der er i både Aalborg Kommunes Byråd og i Folketinget allerede for år tilbage truffet flertalsbeslutning om linjeføring over Egholm. Dette på trods af at alternative løsninger end ikke er undersøgt til bunds.

Man har endog politisk bevidst undladt, at inddrage andre mere miljøvenlige og bedre økonomiske løsningsmuligheder, selv om der blot skal laves nogle enkle overslagsberegninger for at klarlægge det.

Det er logisk nok et krav ved større anlægsopgaver, at der skal foreligge alternative løsning beregninger, som kan dokumentere at den valgte løsning er den bedste samfundsøkonomiske løsning. Denne dokumentation er ikke eksisterende.

Data fra Vejdirektoratet – oplysninger som ikke tidligere har været tydeliggjort viser derimod, at en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør og vendbar trafik i takt med behovet over døgnet vil give langt større reservekapacitet for passage af Limfjorden og vil sandsynligvis give en samfundsøkonomisk gevinst af betydelig størrelse i forhold til en Egholmforbindelse, som ikke vil give nogen som helst samfundsøkonomisk gevinst.

Se i øvrigt data fra vejdirektoratets Rapport 380-2011, afsnit 2 side 15, om hvor meget de forskellige forbindelser vil øge antal kørte kilometer pr. år, samt øgning af antal lokale bilture. På begge områder vil en Egholmforbindelse være mere end 3 gange så belastende end en løsning i øst med en parallel tunnel. En så voldsom ekstra klimabelastning bør anses for helt uacceptabelt, i forhold til klimasituationen og CO2 udledningen.

Politikere må naturligvis have en holdning til en sag, men det er jo ikke i orden at agere og vedtage lovgivning på forkert grundlag. Heller ikke at påstå noget der ikke er evidens for, desuden at accepter en bevidst vildledning af befolkningen og undlade at tilegne sig vigtige oplysninger.

Af ovennævnte grunde vil det være en politisk ansvarlig handling, at udskyde folketingsbehandlingen af

”Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”, som alene handler om den såkaldt Egholmforbindelse, indtil alternativ linjeføringer er blevet ordentligt belyst og holdt op mod den i lovgrundlaget valgte løsning, der både samfundsmæssigt og miljømæssigt, efter alle kendte indikationer, vil vise sig at blive den dårligst tænkelige løsning.

Med venlig hilsen

Flemming Midtgaard

Hanedamsvej 10, Nørholm

9240 Nibe

T. 23694752

fmidtgaard62@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ole Færch (ole.ferch@stofanet.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse, høring
Sendt: 08-12-2023 17:11
Bilag: 2023_12_08 Bemærkninger til lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse.docx;

Venlig hilsen

Ole Færch
Under lien 16
9000 Aalborg

Mobil: 29809766
Fastnet: 98184180

Bemærkninger til lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse

§1 Anlægsprojektet

Jeg protesterer mod anlægsprojektet som helhed. Det løser ikke trængselsproblemerne i Limfjordstunellen, det skaber helt unødvendigt en del miljøproblemer, ødelægger natur og lukker Aalborg inde i en støjring med op til 10 meter høje støjskærme.

Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjbelastede by. Beboerne langs traceen til Egholmforbindelse frygter for fremtiden. Med god grund. Der bliver et rent støjhelvede i Skalborg, Sofiendals Enge, ydre Hasseris, i Lindholm og Nørresundby

De støjgrænser, der anvendes, Lden 58 dB er i strid med WHOs anbefalinger på 53 dB

Tankegangen bag projektet er forældet.

De beregningsforudsætninger, der er forelagt, er ikke sammenhængende, men opererer med forskellige årstal. Trafikberegningerne anvender år 2035. Støjberegningerne forudsætter år 2045. De samfundsøkonomiske beregninger forudsætter år 2035. Anlægsprojektet opererer med år 2032. Beregningerne bør revideres, så de alle har samme forudsætning.

Hvis projektet alligevel gennemføres vil jeg forelå disse ændringer:

a. Afkørslen ved Nørholmsvej droppes og erstattes af en afkørsel med forbindelse til Skelagervej idet der i området mod øst op til Hobrovej er store mængder af trafikskabende arbejdspladser, hvilket der ikke er i Vestbyen og Hasseris.

b. Hvis Nørholmsvejafkørslen bibeholdes foreslås tunellen forlænget til et par hundrede meter syd syd for Nørholmsvej og forblive under terrænniveau, sådan at arealet mellem Nørholmsvej og kystlinjen efter retablering fortsat kan være et naturområde med forbindelse fra Hasseris Strandpark mod vest til Hasseris Skov og videre mod vest mod Nørholm og Klitgård.

c. Motorvejen mod syd efter Nørholmsvej lægges i terræn omkring kote 3 og forsynes på hele strækningen til motorvej E45 med en støjisoleret overdækning af glas, stål og aluminium. Det er helt unødvendigt at lægge vejen på 3 meter høje vejdæmninger.

d. Udfletningen ved Dall ændres til en sløjfe som foreslået af arkitekt Hans Jacobsen ifm. den tidligere høring.

§7 Ledningsarbejder.

Paragraffen er i strid med det alment anerkendte gæsteprincip, iht. hvilket en ledningsejer, der har fået lov til at placere en ledning i en offentlig vej e.l. er forpligtet til at flytte ledningen, hvis vejanlægget kræver det. Her er der ikke tale om, at eksisterende ledninger er gæster, og udgifter til flytning kan derfor ikke pålægges ledningsejeren men skal afholdes af projektet. Forbrugerombudsmanden bør forelægges spørgsmålet.

§ 11 stk 1. Finansiering

Spørgsmålet om lovligheden af Aalborg kommunes medfinansiering på 600 millioner kroner er af undertegnede forelagt Folketingets Ombudsmand. En kommune må efter Kommunalfuldmagten ikke bruge penge på andet end kommunale formål, og det er en statsvej ikke. Lovforslaget bør ikke fremlægges for Folketinget, før Folketingets Ombudsmand har udtalt sig om spørgsmålet.

§ 11 stk 2. Finansiering

Anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 1, nr. 5. er en nødvendig del af projektet og kan ikke lovligt betales af Aalborg kommune.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Thomsen (lth1408@gmail.com)
Titel: NEJ TAK til motorvej i Egholmlinjen - Anlægslov høringssvar
Sendt: 08-12-2023 10:25

Jeg vil hermed udtrykke min dybeste foragt for at bygge en motorvej i Egholmlinjen. Det er direkte UANSVARLIGT!!, og jeg vil bede DIG som politiker, tage de kritiske briller på, og lade fornuften og hensynet til Aalborgs borgere råde. Det er IKKE okay at fortsætte med studehandler og mundtlige aftaler i SÅ alvorligt et emne som dette!
ALLE advarselslamper lyser kraftigt over dette overdrevne og TÅBELIGE og SUNDHEDSSKADELIGE projekt - som alligevel ikke løser problemet.

Lad mig slå 1 ting fast:

EGHOLMOTORVEJEN ER IKKE BYDENDE NØDVENDIG - DER FINDES ALTERNATIVER!!!!!!!! - det er KUN et spørgsmål om sund fornuft og politisk ansvarlighed, integritet, rummelighed og velvilje!!!!

En citytunnel eller et ekstra rør med "vendbare" kørselsretninger kan fjerne presset fra tunnellen i myldretiden, og dermed løse problemet. - og endda til HALV PRIS!
Det er SKANDALØST og direkte STUPIDT at politikerne i en tid hvor vi skal tænke på miljøet, IKKE vil lytte til borgerne, og undersøge alle muligheder til bunds, inden man bygger en motorvej som beviseligt (Vejdirektorates egne oplysninger) IKKE løser problemet.

Det krænker vores menneskerettigheder og retsbevidsthed, at politikerne gentagne gange vil bryde loven i processen, ved ikke at tage hensyn til strengt beskyttede bilag 4 arter. Vi skal ALLE overholde loven!

Det krænker vores menneskerettigheder at:

- Vores drikkevand bliver forurenet og tager varig skade (står i vvm)
- 26000 NYE borger skal bo i SUNDHEDSSKADELIG STØJ
- Aalborgs borgere og byggeriarbejderne bliver udsat for masser af DØDSENSFARLIGT ASBESTSTØV i anlægsfasen, fordi der IKKE findes videnskabeligt beviste metoder, der kan håndtere asbestholdige materialer i de mængder forsvarligt, når anlægget gennemtrevler enorme asbest deponier (jfr beviser fra Geo Hav som også indsender høringssvar)
-Politikerne er fuldstændig ligeglade med borgernes og de beskyttede bilag 4 arters grønne åndehuller tilintetgøres, når vi står midt i en biodiversitets- og klimakrise. HUSK at beskyttede dyrearter kun må forstyrres, hvis en motorvej er bydende nødvendig - hvilket en motorvej i Egholmlinjen IKKE er!
- Den demokratiske proces i forløbet med denne motorvej er fuldstændigt sat ud af spil.
- Der ikke lyttes til Aalborgs borgere, som kommer med alternativer, som betyder løsning af problemet og langt færre konsekvenser for naturen.
- Skatteborgernes penge smides i en motorvej som ikke løser problemet, NÅR DER FINDES ALTERNATIVER!!!!!!
- Skatteyderne i Aalborg selv skal betale 60000000 kr for en motorvej som de slet ikke ønsker - jfr flere legitime spørgeundersøgelser.
- Der ikke er videnskabelig vished for, at Egholmlinjen løser problemet bedst og med færrest miljø og naturmæssige konsekvenser.

Jeg vil inderligt opfordre til, at der lyttes til borgerne i Aalborg. Konsekvenserne for en motorvej i Egholmlinjen er uansvarlige i en tid som denne!

"Minister" betyder "Tjener" og du er som politiker, ansat til at skabe de bedste forhold for borgerne!! - og det rimer IKKE på støj, asbest og forurenet grundvand!!

MED LOV SKAL LAND BYGGES!!

Venlig hilsen

Lone Thomsen
Nibevej 144
9200 Aalborg SV
Mobil.: 61 60 76 66

-- AKT 311291 -- BILAG 1 -- [Aktdokument] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Vedrørernde anlægslov Egholm motorvejen
Sendt: 11-12-2023 20:45

Kære politiker

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Ålegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden i fjordengene
Stilheden på Egholm
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Kære politiker
Husk at der er to gode østlige alternativer:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Der mangler en undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet i forhold til Egholm motorvejens.
Rentabiliteten af disse burde som minimum være

blevet beskrevet i MKV23.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Anlægslov Egholm motorvejen
Sendt: 12-12-2023 08:15

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Ålegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden i fjordengene
Stilheden på Egholm
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Kære politiker
Husk at der er to gode østlige alternativer:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Der mangler en undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet i forhold til Egholm motorvejens.
Rentabiliteten af disse burde som minimum være blevet beskrevet i MKV23.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Vedrørende anlægslov Egholm motorvejen
Sendt: 11-12-2023 23:37

Kære politiker

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Ålegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden i fjordengene
Stilheden på Egholm
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Kære politiker
Husk at der er to gode østlige alternativer:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Der mangler en undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet i forhold til Egholm motorvejens.
Rentabiliteten af disse burde som minimum være

blevet beskrevet i MKV23.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Bjerring (mette@mettebjerring.dk)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-12-2023 20:45
Bilag: 2.pdf;

Se vedhæftede

Venlig hilsen

Mette Bjerring
Højvangsvej 32
9400 Nørresundby
tlf 28261441

Imod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm

Knortegæssene på og omkring Egholm

Strandtudserne på Egholm

Flagermusene på Egholm

Ålegræsset i Limfjorden

Biodiversiteten i fjordengene

Biodiversiteten på Egholm

Biodiversiteten i Limfjorden

De rekreative områder på Egholm

De rekreative områder i fjordengene

Stilheden i fjordengene

Stilheden på Egholm

Bevarelse af Egholm som ø

Bevarelse af "Verdens Ende"

Bevarelse af Drastrup Skov

Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm

Og et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Med venlig hilsen

Mette Bjerring, arkitekt maa

Højvangsvej 32, 9400 Nørresundby

email: mette@mettebjerring.dk

tlf: 28261441

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende vedtagelse af anlægslov Egholm motorvejen
Sendt: 11-12-2023 19:24

Kære politiker

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Ålegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden i fjordengene
Stilheden på Egholm
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Kære politiker
Husk at der er to gode østlige alternativer:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Der mangler en undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet i forhold til Egholm motorvejens.
Rentabiliteten af disse burde som minimum være

blevet beskrevet i MKV23.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-12-2023 11:29

Jeg kæmper for:
Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Alegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden på Egholm
Stilheden i fjordengene
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle
Jeg kæmper imod Egholmmotorvejen

Et citat fra bogen Fisk kan ikke tale, synes jeg er meget passende i denne situation:

Et lands naturskønhed er en nationalformue,
hvoraf slægt på slægt gennem sekler kan leve.
En eneste generation kan lægge den øde:
Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen.
Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed
har intet med føleri at gøre:
Ødelæggelsen af den for øjeblikkelig vindings skyld
har særdeles meget at gøre med brutalitet

(Professor Carl Wsenberg-Lund 1915)

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høringssvar angående Egholm motorvejen
Sendt: 10-12-2023 22:52

Kære politiker

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Ålegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden i fjordengene
Stilheden på Egholm
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Kære politiker
Husk at der er to gode østlige alternativer:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Der mangler en undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet i forhold til Egholm motorvejens.
Rentabiliteten af disse bør som minimum være

beskrevet i VVM23.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar angående en motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 10-12-2023 22:47

Kære politiker

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Ålegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden i fjordengene
Stilheden på Egholm
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Kære politiker
Husk at der er to gode østlige alternativer:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Der mangler en undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet i forhold til Egholm motorvejens. Rentabiliteten af disse bør som minimum være beskrevet i VVM23.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 10-12-2023 11:39

Jeg kæmper for:
Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Alegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden på Egholm
Stilheden i fjordengene
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle
Jeg kæmper imod Egholmmotorvejen

Et citat fra bogen Fisk kan ikke tale, synes jeg er meget passende i denne situation:

Et lands naturskønhed er en nationalformue,
hvoraf slægt på slægt gennem sekler kan leve.
En eneste generation kan lægge den øde:
Ikke snese af generationer kan bringe den på fode igen.
Opretholdelsen af et lands oprindelige naturskønhed
har intet med føleri at gøre:
Ødelæggelsen af den for øjeblikkelig vindings skyld
har særdeles meget at gøre med brutalitet

(Professor Carl Wsenberg-Lund 1915)

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høringssvar angående en motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 10-12-2023 07:25

Kære politiker

Jeg kæmper for:

Odderne i fjordengene og på Egholm
Knortegæssene på og omkring Egholm
Strandtudserne på Egholm
Flagermusene på Egholm
Ålegræsset i Limfjorden
Biodiversiteten i fjordengene
Biodiversiteten på Egholm
Biodiversiteten i Limfjorden
De rekreative områder på Egholm
De rekreative områder i fjordengene
Stilheden i fjordengene
Stilheden på Egholm
Bevarelse af Egholm som ø
Bevarelse af "Verdens Ende"
Bevarelse af Drastrup Skov
Det rene drikkevand fra Drastrup og Lindholm
Og
Et fremtidigt udholdeligt klima for alle

Jeg kæmper imod Egholm motorvejen.

Kære politiker
Husk at der er to gode østlige alternativer:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. En model, som lektor emeritus Kaj A. Jørgensen er varm fortaler for i en podcast under Aktindsigterne.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen - lektor emeritus i trafik- og byplanlægning - og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag. Citytunnelen er også placeret i forbindelse med E45 i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme. Se mere om Citytunnelen på:

https://drive.google.com/file/d/1fWcoeSmZ7cLgJt9YMHGhakbGWo9PhTqZ/view?usp=sharing

Der mangler en undersøgelse af de to alternativers rentabibilitet i forhold til Egholm motorvejens. Rentabiliteten af disse bør som minimum være beskrevet i VVM23.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: sofie dahl nordlund (sdahlnordlund@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - høringssvar
Sendt: 19-12-2023 09:03

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg mine stærkeste protester angående anlæggelse af Egholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.

Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Venlig hilsen
Sofie Dahl Nordlund
2232 1046

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jette Ringsholt Holst (JRH - AH) (jrh@ah.dk)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 19-12-2023 14:44

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg min stærkeste protester angående anlæggelse af Egeholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.
Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis i har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er i velkomne til at kontakte mig på denne mail eller tlf. 22981084

Venlig hilsen
Jette Holst

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sara Trinhammer Jungersen (SAJU - AH) (saju@ah.dk)
Titel: Egholm motorvej - høringssvar
Sendt: 18-12-2023 16:33

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg min stærkeste protester angående anlæggelse af Egeholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.
Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis i har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er i velkomne til at kontakte mig på denne mail eller tlf. 81613085.

Mvh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Guldbæk (AGU - AH) (agu@ah.dk)
Titel: Høringssvar om Egholmforbindelsen
Sendt: 18-12-2023 13:03

Til rette vedkommende

Hermed indsender jeg mine stærkeste protester angående anlæggelse af Egholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.

Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis I har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er I velkomne til at kontakte mig på denne mail.

Mvh
Anita Dahl Guldbæk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Poulsen (JAPO - AH) (japo@ah.dk)
Titel: Den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 18-12-2023 12:33

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg min stærkeste protester angående anlæggelse af Egeholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.
Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis i har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er i velkomne til at kontakte mig på denne mail eller tlf. 30133631.

Med venlig Hilsen
Jan Poulsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lotte Holm-Nielsen (LOHO - AH) (loho@ah.dk)
Titel: Indsigelse
Sendt: 18-12-2023 12:21

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg min stærkeste protester angående anlæggelse af Egeholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.
Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis i har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er i velkomne til at kontakte mig på denne mail eller tlf. 50941941

Mvh
Lotte Holm-Nielsen

Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Sørensen (LAS - AH) (las@ah.dk)
Titel: Egholm motorvej - høringssvar
Sendt: 18-12-2023 12:06

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg mine kraftigste protester angående anlæggelse af Egholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.
Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis I har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er i velkomne til at kontakte mig på denne mail eller tlf. 23454019.

Mvh
Lars Sørensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne-Mette Hvitved-Andersen (AHA - AH) (aha@ah.dk)
Titel: vedr. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 18-12-2023 12:09

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg min stærkeste protester angående anlæggelse af Egeholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.
Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis i har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er i velkomne til at kontakte mig på denne mail eller tlf. 40553708

Mvh
Anne-Mette Hvitved-Andersen

Venlig hilsen

Anne-Mette Hvitved-Andersen

Lektor, Cand. Merc. Afsætning og Markedskommunikation

HANDELS GYMNASIET
AALBORG / NORDJYLLAND

Aalborg Handelsskole
Saxogade 10
9000 Aalborg
www.ah.dk

Telefon
Direkte 40 55 37 08
Mobil 40 55 37 08
E-mail aha@ah.dk

Samarbejde **H**andlekraft **A**nsvarlighed **R**espekt **E**ngagement

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kasper Lund Enghoff Jensen (KLEJ - AH) (klej@ah.dk)
Titel: Egeholm motorvej - høringssvar
Sendt: 18-12-2023 11:22

Til rette vedkommende.

Hermed indsender jeg min stærkeste protester angående anlæggelse af Egeholm Motorvejen vest om Aalborg over Egholm.
Jeg vurderer ikke, at det er nødvendigt, at jeg skriver grundene til, hvorfor jeg finder anlæggelsen problematisk. Jeg kan henvise til følgende hjemmesider, hvor det hele står anført:
https://www.3-limfjordsforbindelse.dk/
https://nejtilegholmmotorvej.dk/
http://www.denbedstevej.dk/

Hvis i har brug for yderligere oplysninger eller har spørgsmål, så er i velkomne til at kontakte mig på denne mail eller tlf. 81613085.

Mvh
Kasper Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henrik Nielsen (urup_bjoernager@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 23:43

> Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3.Linfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
>>
>>
>> Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
>>
>> Mvh.
>>
Kristian Bjørnager
>>
>> Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Merete Essenbæk (merete@essenbek.dk)
Titel: Høringssvar vedr Limfjordsforbindelsen
Sendt: 12-01-2024 10:50
Bilag: Høringssvar vedr Limfjordsforbindelsen _ Transportministeriet.pdf;

Kh. Merete. Sendt fra min iPhone.

Til

Transportministeriet

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Merete Boel Essenbæk, Simmerstedvej 119, Haderslev

Merete Boel Essenbæk

----------oooOOOooo----------

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: zeten ___ (zetanari@gmail.com)
Titel: Egeholm Motorvej
Sendt: 12-01-2024 09:31

Jeg synes ikke at det er en god idé at bygge motorvejen. Jeg synes ikke man kan legitimisere sikkerheden bag at grave ét sted, ved at tage et sedimentstudie et helt andet sted, og jeg synes ikke at de metoder der er blevet brugt til at fremme målet om at bygge motorvejen, værken probagandiske eller retoriske, er OK.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Наталя (kondaurovanatalya@gmail.com)
Titel: ”Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023”
Sendt: 12-01-2024 05:46

”Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives. Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.” paste it in an email and write your name and address underneath.

Kondaurova Natalia, Aalborg 9000, Helgolandsgade,15

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ditte Lammers Vernal (dittevernal@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:39

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på Borgerbevægelsens høringssvar med fremførte argumenter.
Disse fremgår af siden her: Aktuelle Høringssvar fra Borgerbevægelsen — Borgerbevægelsen (nejtilegholmmotorvej.dk)

Venlige hilsner
Ditte Lammers

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henrik Nielsen (urup_bjoernager@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 23:39

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3.Linfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
>
>
> Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
>
> Mvh.
>
> Malene Urup
>
> Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henrik Nielsen (urup_bjoernager@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 23:38

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3.Linfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Henrik Bjørnager

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helena Møller (helenamoeller@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvejen - Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:15

Til Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Helena Møller, Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Kopth-Heidmann (kopthheidmann@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 23:12

9/1-2024

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Louise Kopth-Heidmann

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Løvenskjold (hello@annelovenskjold.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 23:11

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Anne Aall Løvenskjold Speich
Jakob Skomager Vej 4, 2 TV
9000 Aalborg

Best regards

// Anne Løvenskjold

---
www.annelovenskjold.com
social: @anne_lovenskjold

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: MargitMichael Jungersen Frederiksen (margitmichael@hotmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmsforbindelsen
Sendt: 11-01-2024 22:56

Hej,

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Hilsen
Margit Jungersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Restaurant Kronborg (mail@kronborg-egholm.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 22:49

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Kasper Kristensen.
Restaurant Kronborg ApS
98172775
www.kronborg-egholm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: malou bang (maloubang@hotmail.com)
Titel: Høringssvar: "Supplerende høring ifm.Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", 11 januar 2024
Sendt: 11-01-2024 22:40

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Malou Bang

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Kamp Dalgaard (martink.dalgaard@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:35

Hej

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og at planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Martin Kamp Dalgaard
Vestebro, Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Johanne Sofie Buch (johanne-buch@hotmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse - Tilslutning til Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 11-01-2024 22:19

Til
Transportministeriet

11. januar 2023

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjens fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh
Johanne Sofie Buch
johanne-buch@hotmail.com
23305305

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirstin Lind Thorsted (K.lind@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:17

11/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. Kirstin Lind Thorsted

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: christinalillelund@stofanet.dk (christinalillelund@stofanet.dk)
Fra: Christina Lillelund (christinalillelund@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 22:11

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Christina Lillelund

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Krestine Kirkegaard (krestinekirkegaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:58

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Leo christensen (leoc@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:42

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Leo Christensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dorte Petersen (dortelp1966@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:18

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Dorte Lund Petersen
Ryttervænget 5
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: AnaSofia Hansen (ahansen25@johnbapst.org)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 21:13

Høringssvar
vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte
argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Jeg er ung i Aalborg, og det er min og andre unges fremtid, I er på vej til at ødelægge.

Håber I dropper planerne for de kommende generationers skyld.

Venlig hilsen

AnaSofia Lund-Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lars-mortensen@mail.dk (lars-mortensen@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 20:55

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Ikke mindst fordi jeg er chokeret over, hvor lidt de rekreative værdier ved fjord og land værdsættes, i forhold til den latterlige lille trafikaflastning af de andre eksisterende forbindelser - og den endnu mindre (logaritmiske=ikke hørbar) støjaflastning ved de andre forbindelser.

Mvh

Susanne Schultz

Ny kastetvej 17

9000 Aalborg

30112577

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lars-mortensen@mail.dk (lars-mortensen@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 20:52

Til

Transportministeriet
10/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Ikke mindst fordi jeg er chokeret over, hvor lidt de rekreative værdier ved fjord og land værdsættes, i forhold til den latterlige lille trafikaflastning af de andre forbindelser - og den endnu mindre (logaritmiske=ikke hørbar) støjaflastning ved de andre forbindelser.

Mvh.

Lars Zacharias Mortensen
Ny kastetvej 17
9000 Aalborg
30112576

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christine Kvist Fredberg (christine_fredberg@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:44

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Christine Kvist Fredberg

Gammel Strandvej 9 3 tv, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jesper Tølbøll (jespertolboll@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 11-01-2024 20:17

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Jesper Tølbøll Mortensen, Skelagervej 103,2.th, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Jørgen Andersen (jensj49@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:12

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Jens- Jørgen Andersen,

Skovbrynet 7,

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Esben Andersen (esben16andersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 11-01-2024 20:12

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen Esben Svart Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: jesper abild (jesperabild@hotmail.com)
Titel: Hørings svar
Sendt: 11-01-2024 20:11

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh
Jesper Abild

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sanne Lynge Abildgaard (lars.abildgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 19:58

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

De venligste hilsner
Sanne Lynge Abildgaard

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Hansen (hansenmorten0@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 19:58

11/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Morten Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christina Kondrup Bonde (leoine@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 19:58

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Christina Betzer Bonde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Børge Kristian Nielsen (borgekn@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 19:49

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Det er simpelthen ikke i orden, at Trafikministeriet sammen med nogle folkevalgte politikere totalt overhører og ukommenteret tilsidesætter utallige argumenter fra Borgerbevægelsen og andre kompetente mennesker og institutter, og tillige enten tilsidesætter
eller udhuler lovgivningen på en række områder vedrørende bl.a. asbest, miljø, habitatbeskyttelse, drikkevand og utallige andre tilsidesættelser af anstændighed og moral for at få vedtaget en anlægslov til et altødelæggende projekt, der uden problemer og med større økonomisk samfundsmæssig gevinst kunne placeres et andet sted ved Limfjorden.

Vh.,

Børge K. Nielsen,

Gøttrupvej 64,

9220 Aalborg Øst.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: opkjaer@post.tele.dk (opkjaer@post.tele.dk)
Titel: 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:33

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

venlig hilsen

Otto Kjær

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Steen Allan Jørgensen (steenaj59@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 19:07

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Mvh
Steen Allan Jørgensen
Egholm Færgevej 15
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 19:07

Til Transportministeriet

9/1-2024

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Anna Dorthe Bertelsen

Lindholmsvej 42 st mf, 9400

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 19:07

Til Transportministeriet

9/1-2024

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Anna Dorthe Bertelsen

Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Camilla Lynge (camillafrostlynge@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 18:54

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Camilla Frost Lynge

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: stefan kerr (stefan-kerr@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 18:47

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig

Vh,

Stefan Gunvald-Kerr

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. MKV 2023 og Udkast til forslag om Anlægslov af 3. Limfjordsforbindelse - Høringssvar vedr. Strandtudsen (Bilag 4 art)
Sendt: 11-01-2024 18:47

Høringssvar vedrørende Strandtudsen (Bilag 4 art).
Jeg tilknytter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen.
Skrevet af Lisbeth Gjørtz Fast. Talsperson for Borgerbevægelsen.
https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659dad0cb5a97b0b8d255cf3/1704832270381/H%C3%B8ringssvar+STRANDTUDSEN+9000+Aalborg+09.01.2024.pdf

Med venlig hilsen
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jeanette Sørensen (isvinget@icloud.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 18:44

Til rette vedkommende

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Jeanette Birger Christensen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: birgitte iversen (birgitteiversen@hotmail.com)
Titel: Underskrift til høringssvar
Sendt: 11-01-2024 18:38
Bilag: 1000005561.jpg;

Sendt fra Outlook til Android

-- AKT 311291 -- BILAG 64 -- [1000005561] --

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Birgitte Juul Nielsen

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Birgitte juul Nielsen

Navn.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: birgitte iversen (birgitteiversen@hotmail.com)
Titel: Underskrift til høringssvar
Sendt: 11-01-2024 18:38
Bilag: 1000005561.jpg;

Sendt fra Outlook til Android

-- AKT 311291 -- BILAG 66 -- [1000005561] --

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Birgitte Juul Nielsen

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Birgitte juul Nielsen

Navn.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Dahl Jepsen (djnazzo@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 18:19

Jeg er imod anlæggelse af en motorvejsforbindelse over Egholm.
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Mvh Martin Dahl Jepsen

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: tina petersen (tinapetersen10@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:18

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Tina Petersen
Ravningvej 17
6040 Egtved

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mona1963@sol.dk (mona1963@sol.dk)
Titel: Egholm
Sendt: 11-01-2024 17:44

øringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maria Helena Odefey (maheo@rn.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 17:43

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af "Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen" fremførte argumenter og høringssvar , som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Maria Helena Odefey
Ryesgade 1
9000 Aalborg
11.01.2024

Her kan du læse om dine rettigheder, når regionen behandler oplysninger om dig

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mrsbentesmith@gmail.com (mrsbentesmith@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjodsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 17:16

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, dec 2023.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmslinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Bente Smith
Niels Juels Gade 7
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christian Kirkegaard (ck@c-innovation.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:03

Til Vejdirektoratet.

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Specielt stiller jeg mig kritisk over de økonomiske beregninger, de modelberegninger der er benyttet til støjpåvirkningen, CO2 estimaterne. Værst er dog at forbindelsen i min optik er at løsningen ikke vil løse endsige afhjælpe de trafikale problemer indenfor Aalborgs bygrænse.

Mvh.
Civilingeniør
Christian Kirkegaard
Schleppegrellsgade 30
9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Møller Nielsen (hellemn@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:27

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen/Kind regards

Helle Møller Nielsen
Aalborg, 11. januar 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Rasmussen (2cocio@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 16:03

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Claus Rasmussen

Sundby Brygge 9 St.tv

9400 Nørresundby

Mob.28592969

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marie Louise Hahne (mariel.hahne@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:14

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Marie Louise Hahne

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Hanne Ahrenkiel (hanneahrenkiel7@gmail.com)
Fra: Hanne Ahrenkiel (hahren@icloud.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 18:18

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Hanne Ahrenkiel
Vesterbro 20, 2. 28
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Camilla Lütt (camilla.lutt@hotmail.com)
Titel: Nej til Egholm-motorvej
Sendt: 11-01-2024 15:04

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Steffen Haferbier (titken@pm.me)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:00
Bilag: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse december 2023.pdf;

Til

Transportministeriet

11/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om
anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast
til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af
Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Steffen Titken Haferbier

Hvorupvej 12, 9400 Nørresundby

Til

Transportministeriet

11/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Steffen Titken Haferbier

Hvorupvej 12, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle (fnister1@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 14:42

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Helle Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Lebech (danlebech@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 14:23
Bilag: Quick fix høringssvar. VD og TRM (16).docx;

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

----------oooOOOooo----------

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henning Jensen (h.jensen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar Egholm forbindelsen
Sendt: 11-01-2024 14:04
Bilag: Høringssvar.docx;

Med venlig hilsen
Henning
Sendt fra Outlook

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Henning Jensen

Flintevej 5a

9000 Aalborg

----------oooOOOooo----------

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Stephanie Nagy (wintersne15@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 13:36

Til Trafikministeren/Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en Motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Stephanie Nagy

Virusfri.www.avast.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Linnéa Schmidt (linnea.schmidt@gmail.com)
Titel: Imod en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:33

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Siv von Bülow (sivbulow@icloud.com)
Titel: Høringssvar: ”Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse”, december 2023
Sendt: 11-01-2024 11:57

11/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Siv von Bülow

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Beyer Madsen (annebeyermadsen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 11:57

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Anne Beyer Madsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christina Kühl (christinakyhl@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar ved. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 11:53
Bilag: Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed.pdf; Retssikkerhed.pdf;

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm-linjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig. Samt yderligere begrundelse i de af tænketanken Geohav indgivne høringsvar og argumentation, som jeg også tilslutter mig.

Jeg henstiller, at man overholder gældende retspraksis og sikrer, at retssikkerheden ikke undergraves, eller tilsidesætter eksisterende lovgivning på området. Min begrundelse er baseret på det af Borgerbevægelsen indgivne høringssvar og argumentation, som jeg tilslutter mig.

Jeg henstiller yderligere, at man gentænker linjeføringen og ikke fravælger muligheden for et tredje rør som Anders Wedsted har redegjort for.

Mvh. Christina Kühl, Bundgårdsvej 53, 9000 Aalborg
11.01.2024

Links

Høringsvar fra Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen:
https://nejtilegholmmotorvej.dk/vvm-anlaegslov-2023/aktuelle-hringssvar-fra-borgerbevgelsen

Høringssvar GeoHav:
Høringssvar af 12. december 2023 til Vejdirektoratet med Kommentarer til Marin Vandkvalitet i supplerende miljøkonsekvensrapport
https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/.../e3527595...
Høringssvar til Vejdirektoratet af 16. december 2023 med Kommentarer om asbest i sedimentet i havbunden
https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf
Høringssvar til Vejdirektoratet af 23. december 2023 med Kort sammenfatning om asbestfund i Egholmlinjen
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf
Høringssvar af 27. december 2023 med Kommentarer til Transportministeriets høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
https://www.geohav.dk/pdfarchive/263192813869937.pdf
Høringssvar af 7. januar 2024 til både Vejdirektoratet og Transportministeriet med Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger
https://www.geohav.dk/pdfarchive/635664177216828.pdf
Høringssvar af 10. januar 2024 til Vejdirektoratet med Kommentar vedrørende lokalitet 851-01000
https://www.geohav.dk/pdfarchive/699574741229394.pdf
Høringssvar af 11. januar 2024 til Vejdirektoratet med Supplerende bemærkninger vedrørende lokalitet 851-00193
https://www.geohav.dk/pdfarchive/935547744238619.pdf

Vedhæftet som pdf:
'Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed' af Anders Wedsted
‘Retssikkerhed’ - høringsvar fra Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm-linjen

7/1/2024

DET TREDJE RØR BØR IKKE FRAVÆLGES SOM MULIGHED

af Anders Wested, tlf. 20489503

En negativ forrentning på det østlige alternativ med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i Aalborg Byråd 2011 tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt.

Men noget tyder på, at anlægsprisen på den østlige model var *pustet kunstigt op* – og at dette var årsagen til den lave forrentning. Det virker f.eks. ikke let at forstå, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. ved VVM 2006 til hele 5,4 mia. ved 2011.

Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 lavet en model for den østlige linjeføring med to ekstra tunnelrør, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden. Dette krævede en kæmpe udfletning syd for fjorden og ekspropriation af et helt erhvervsområde. Vejdirektoratet fastholdt, at en så stor model var nødvendig.

I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at man kunne nøjes med et enkelt rør under Fjorden, hvorefter retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden eller med andre ord 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning.

Der forelå to modeller til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra lektor, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen. Den første model blev anbefalet af Borgerbevægelsen, hvorfor det var den, som Vejdirektoratet valgte at undersøge. Desværre havde denne model nogle skavanker, der gjorde at den blev forkastet. I stedet lavede Vejdirektoratet selv en model med tre tunnelrør, som kunne fungere rent vejteknisk, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia. Dette tal virker særdeles lavt, men på den baggrund mente Vejdirektoratet altså at kunne fraråde en østlig løsning.

Anker Lohmann-Hansens model med et enkelt ekstra rør så man ikke nærmere på, hvilket vi er mange, der har efterlyst lige siden VVM 2011, se forslaget på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk . Desuden har vi siden 2021 efterlyst en beregning af forslaget om at en frakørsel allerede i Nørresundby mod Aalborg City som foreslået af professor, leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3.

Anker Lohmann-Hansens model er meget slankere end de to modeller for henholdsvis 1 og 2 ekstra rør, der fremkom ved VVM 2011. Man kan se på figuren nederst i dette skrift, hvordan man undgår at ekspropriere hele den ene side af Mineralvej. Denne ekspropriation var muligvis årsagen til den voldsomme fordyrelse?

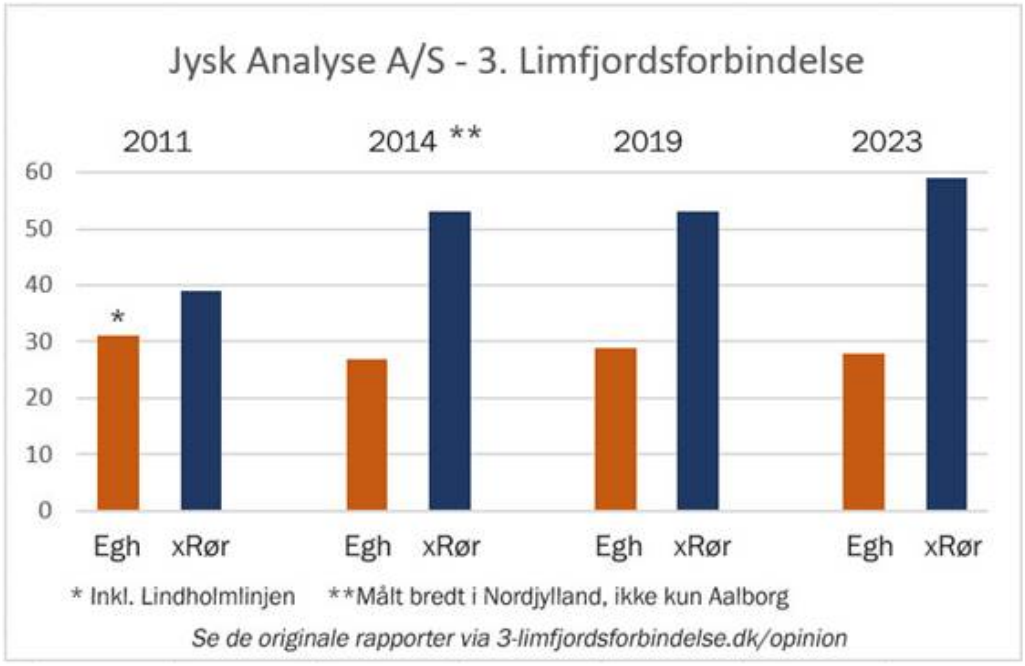
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et ekstra kørespor i hver retning omkring Aalborg. Det havde Anker Lohmann-Hansen og (senere) Otto Anker Nielsen gjort i deres modeller. Med en ekstra kørebane langs Nørresundby samt en ny motortrafikvej fra Vadum, vil de desuden løse problemet i det nordlige Nørresundby, hvor sammenfletningen mellem E45 og E39 giver daglige køer.

I dag er situationen, at der er for lille kapacitet ved Limfjordstunnelen, hvis ikke denne bliver udvidet, uanset om man bygger en motorvej vest om Aalborg. Den tidligere virkelighed er blevet vendt på hovedet – en udvidelse af E45 er den bedste sikring mod køer – især mod Østvendsyssel og Aalborg C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads.

Anker Lohmann-Hansen har beregnet, at hans model koster ca. 4,5 mia. kr. Ca. det samme har professor Otto Anker Nielsen beregnet, at hans model vil koste. Og dette er inklusive udvidelse af E45, stikveje mod City Syd og Vadum. Denne beregning blev foretaget, mens Egholmforbindelsen i kraft af inflationen var steget til ca. 7 mia. kr. i pris. Der er ingen ny beregning fra Vejdirektoratet hverken vedrørende pris eller effekt eller resulterende forrentning for en østlig løsning (E45).

Et meget stort flertal af Aalborgenserne foretrækker en model med ekstra rør nær den nuværende tunnel:

Opinionsundersøgelser foretrækkes via Egholm ell. xRør?



Der er derfor god grund til at undersøge denne løsning bedre. Men stærke politiske kræfter har hidtil lykkedes med at forhindre dette. Da VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse var forældet i 2019, drog Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen til Christiansborg med en gave på 2,5 mio. kommunale kroner til transportminister Ole Birk Olesen - til brug for en ny VVM, som kun måtte indeholde vurdering af den vestlige løsning. Det blev accepteret, og klausulen fremgik af et såkaldt kommissorium. Politikerne har altså ikke bakket op om befolkningens åbenlyse ønsker, det gælder hverken lokalt eller på Christiansborg.

Én ting er anlægsomkostningen, en anden de indtægter, der hører til i regnskabet for et motorvejsanlægs rentabilitet. Hvad angår indtægterne, er trafikantgevinster afgørende. I 2011 befandt man sig langt fra en situation, hvor der var daglig kø ved Limfjordstunnelen. Gevinsten ved anlæg af en ny Limfjordsforbindelse lå derfor primært i, at der blev oprettet en genvej vest om Aalborg mod Aabybro-området. I 2020'erne er de daglige myldretidskøer en realitet, og vi ser nu frem for en lang periode, hvor disse vil blive stadig større. Hovedgevinsten ved en 3. Limfjordsforbindelse opnås derfor ved at få opløst disse køer på E45. Og dette vil begge linjeføringer kunne bidrage til.

Sammenligner vi med regnestykket fra 2011, er der altså både lavere anlægsudgifter til en østlig løsning og nu også store trafikantbesparelser, hvor de før var minimale. Der er brug for en computerkørsel for at vurdere, om ikke en østlig løsning er at foretrække – baseret på dagens trafikmængde og dagens computerprogrammer (Grøn mobilitetsmodel).

En sådan computerkørsel bør man foretage for at undgå en fejlinvestering på op mod 8 mia. kr. til en motorvej via Egholm. Dette er ikke mindst relevant at undersøge i lyset af, at den samfundsøkonomiske gevinst ved Egholmforbindelsen er væltet ned fra ca. 5,5 mia. kr. til ca. 0,5 mia. kr. mellem de sidste to VVM-rapporter.

Når resultatet foreligger, skal man medtænke, at en vestlig Limfjordsforbindelse har en masse negative eksterne effekter, der ikke normalt prissættes men - hvis de blev det – ville give især den vestlige løsning et mere negativt resultat. F.eks. påvirkning af natur, sjældne dyr, støj, asbest, drikkevand. De eksterne effekter skal tænkes med! Meget tyder på, at resultatet vil blive langt bedre for en østlig model som foreslået af Anker Lohmann-Hansen eller Otto Anker Nielsen.

Dertil kommer, at byen undgår den splid, der er mellem det politiske niveau og befolkningen og den negative følelse i forhold til det lokale demokrati og sammenhængskraft, det medfører, især den dag byggeriet begynder i alle de vestlige naturområder. Dette vil ikke gavne en by som Aalborg.

NB: Vejdirektoratet omtaler også emnet "robusthed i systemet", som kan øges med to forbindelser. Hertil må svaret være, at de mange uheld er et problem, men at disse er koncentreret ved sammenfletningen nord fra i Nørresundby og ved Limfjordstunnelen hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen på E45 og skal flette i tunnelen for at komme fra i Nørresundby. Disse to problemer løser man med Anker Lohmann-Hansens og Otto Anker Nielsens modeller. Det er bedre at forebygge uheld end at satse på helbredelse. En forøgelse af antallet af kørespor på E45 vil også forebygge uheld. Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, forekommer over alt på motorvejsnettet, men derfor bygger man jo ikke parallelle motorveje. Dertil kommer, at et ekstra rør jo vil være en mulig omvejskørsel ved problemer i et andet rør.

NB2: Vejdirektoratet skriver også, at trafikafviklingen vil være begrænset af tilslutningsanlæggene til E45. Der tænkes vel, at en fordeling på to motorveje vil være en fordel. Hertil må man bemærke, at der kun trækkes trafik fra det vestligste Hasseris og vestligste Lindholm i retning mod en Egholm-motorvej, hvilket fremgår af Vejdirektoratets kort over trafikale effekter. Forskellen vil ikke være stor.

Herefter følger nogle af sagens dokumenter:

FRA VEJDIREKTORATETS NOTAT TIL VVM-HØRINGEN 2011:

"Foreningen "Den Bedste Vej" er stiftet af en gruppe borgere. Foreningens høringssvar har 3 hovedemner:

1. …

2. …

3. VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter, og de er kommenteret i afsnit 4.2. Foreningen har skitseret et alternativt forslag til en østlig forbindelse – kaldet "Den Bedste Vej" – som efter foreningens vurdering kan afvikle den fremtidige trafik på E45 og samtidig tilgodese den fremtidige udvikling både i Aalborg og i hele Nordjylland. Forslaget kan efter foreningens vurdering etableres for ca. 2,5 mia. kr.

Forslaget "Den Bedste Vej" omfatter 2 hovedetaper. Etape 1 - med forbedret adgang til City Syd m.m. - omfatter en mindre udbygning af E45 syd for Limfjorden, en ny frakørsel til City Syd/Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, Intelligent trafikstyring (ITS) på Høvejen og på Sønderbro/Østre Allé samt ekstra støjværn m.m. på E45. Etape 2 - benævnt Elbtunnelløsningen - omfatter etablering af en østligere

tunnel end forudsat i VVMredegørelsen, med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det nuværende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør samt ændret udformning af Mariendalsmølle Indføringen.

Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske vurderinger af forslaget "Den Bedste Vej". Vejdirektoratet har endvidere anmodet Aalborg Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning om en udtalelse vedrørende forslaget.

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker til forslaget bl.a., at der ved valg af Østforbindelsen som løsning for en 3. Limfjordsforbindelse skal tilvejebringes en løsning, der er robust i forhold til trafikvæksten og i forhold til hændelser på vejnettet. Det anses for tvivlsomt, om forslaget "Den Bedste Vej" kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik. Forvaltningen bemærker endvidere, at det af hensyn til trafikafviklingen er vigtigt, at der bibeholdes en lokal og regional forbindelse til Nørresundby fra E45 via Nørresundbygrenen.

Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen en række bemærkninger til de foreslåede om- og udbygninger af det kommunale vejnet.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den kapacitetsmæssige restlevetid for tunnelløsningerne vurderes at være ca. 6-9 år efter 2020.

Vejdirektoratet anser på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet.

Vejdirektoratet har desuden foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning, ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet vurderer endvidere, at der som i VVM-redegørelse vil være behov for at udbygge E45 fra 4 til 6 spor mellem Sønderbro Indføringen og Øster Uttrup Vej, og fra 6 til 8 spor nord for Limfjorden, op til Motorvejskryds Vendsyssel. Vejdirektoratet skal til det skitserede forslag endvidere bemærke, at en forlægning af Mineralvej mod øst vil blive placeret meget tæt ved Rørdal Kirke. Vejdirektoratet vurderer, at de samlede anlægsudgifter til en løsning med et tunnelrør til reversibel trafik og udbygning af E45 i 2011-priser vil være i størrelsesordenen ca. 4,7 mia. kr. Til sammenligning er de samlede anlægsudgifter til den i VVM-redegørelsen beskrevne Østforbindelse med en ny paralleltunnel med 2x3 spor opgjort til ca. 5,4 mia. kr.

Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget "Den Bedste Vej" ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne. Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at forslaget "Den Bedste Vej" indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse."

FRA HØRINGSNOTAT 2021:

"Alternativer til Egholmlinjen

I et stort antal høringssvar ønskes det, at der undersøges en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen, som efter mange borgeres mening vil løse de nuværende og forventede kommende trængselsproblemer. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse. Flere mener i forlængelse heraf, at nye boligområder både nord og syd for fjorden vil medføre øget trafik, som med fordel kan føres via en udvidelse af den

eksisterende forbindelse fremfor yderligere at belaste trafikårerne på tværs af Aalborg. På baggrund heraf efterspørger flere borgere en særlig VVM-undersøgelse for en østlig forbindelse, og mange udtrykker utilfredshed med, at den opdaterede VVM-undersøgelse ikke inkluderer en østlig forbindelse.

…

Vejdirektoratets bemærkninger

En nærmere vurdering af såvel nye vejprojekter som kollektive alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Det gælder ligeledes forslaget om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen. Hvad angår sidstnævnte, så blev der i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse i 2011 fremsendt et borgerforslag kaldet 'Den Bedste Vej'. Det var tænkt som et billigt alternativ til Vejdirektoratets forslag til udbygning af E45 (som i VVM-undersøgelsen blev kaldt Østforbindelsen).

Hovedelementet i 'Den Bedste Vej' - benævnt Elbtunnelløsningen - omfattede etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVM-undersøgelsen med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det eksisterende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør.

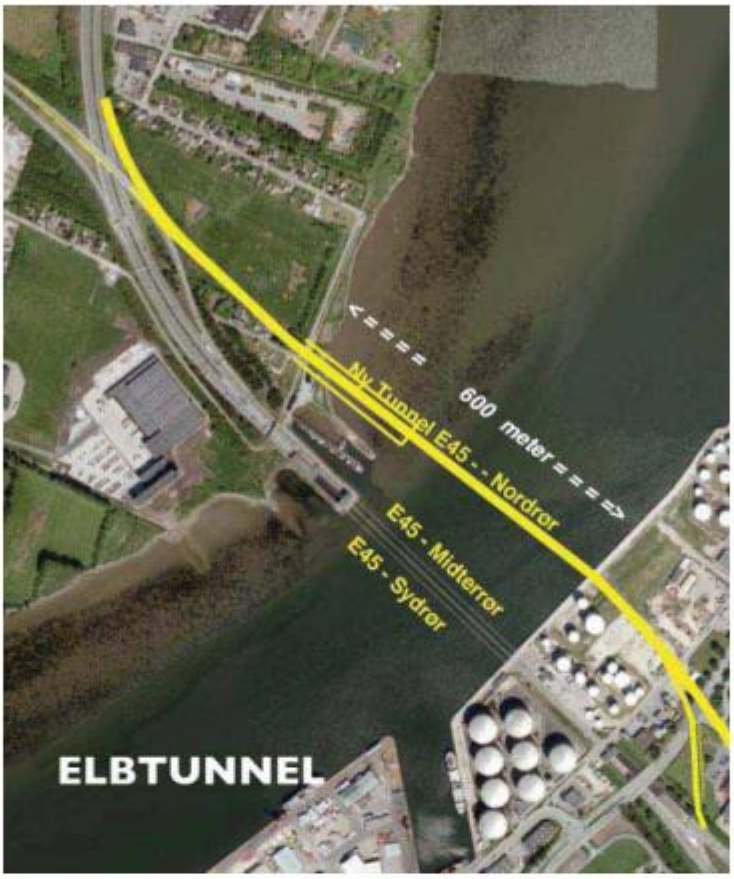
Vejdirektoratet foretog en skitsemæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelløsning ville være ca. 6-9 år efter 2020. Vejdirektoratet anså på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en begrænset restkapacitet. Med andre ord vurderede Vejdirektoratet, at forslaget ikke var en tilstrækkelig fremtidssikret løsning.

Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet fastholdt på den baggrund vurderingen af, at der ville være behov for at udbygge E45 med ekstra spor både syd og nord for Limfjorden.

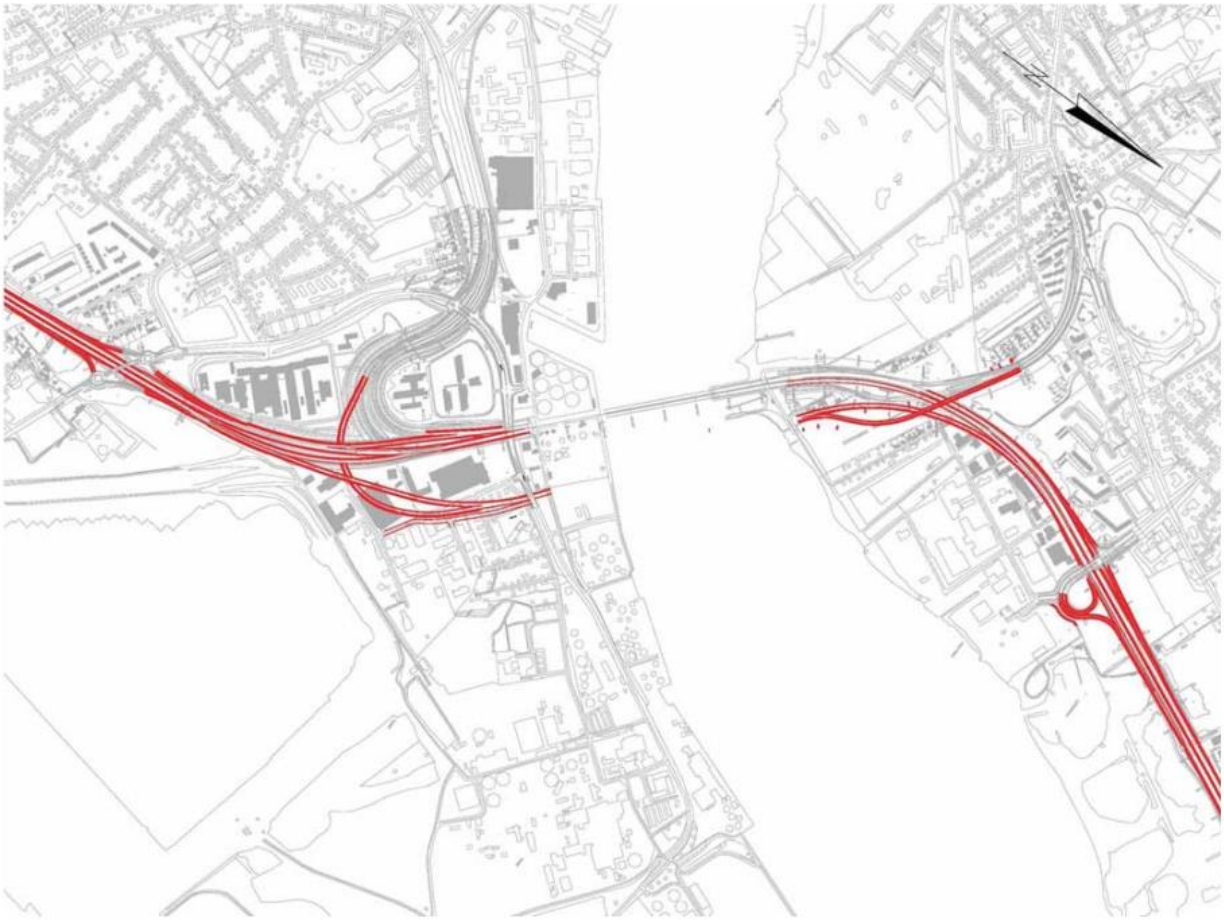
Det er endvidere blevet endnu tydeligere end i 2011-undersøgelsen, at bedre fremkommelighed forudsætter en udbygning af hele korridoren omkring Aalborg, idet Limfjordstunnelen ikke er eneste begrænsende faktor for trafikafviklingen. Trafikafviklingen i korridoren er i høj grad begrænset ved sammenfletning af E39 og E45 ved motorvejskryds Vendsyssel samt af de øvrige E45-tilslutningsanlægs indflettende trafikstrømme."

Visualisering af Den Bedste Vejs forslag ved Limfjordstunnelen



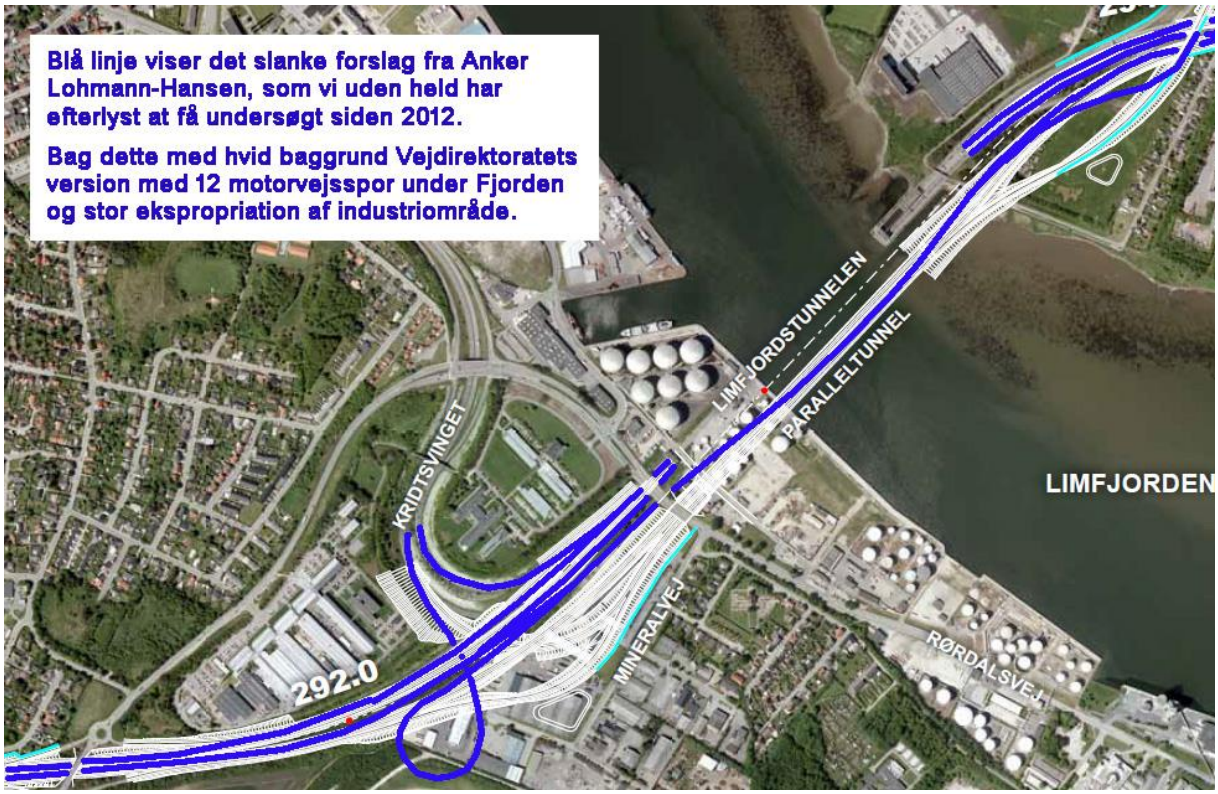


Efterfølgende skitse er medtaget bagest i VVM 2011 høringsnotatet uden titel, men dette er sandsynligvis Vejdirektoratets skitse til løsning med et enkelt rør.



Forslaget med 12 kørespor under Fjorden som indgår i VVM 2011.




Blå linje viser det slanke forslag fra Anker Lohmann-Hansen, som vi uden held har efterlyst at få undersøgt siden 2012.
Bag dette med hvid baggrund Vejdirektoratets version med 12 motorvejsspor under Fjorden og stor ekspropriation af industriområde.
LIMFJORDSTUNNELEN
PARALLELTUNNEL
KRIDTSVINGET
LIMFJORDEN
MINERALVEJ
RØRDALSVEJ
292.0

-- AKT 311291 -- BILAG 91 -- [Retssikkerhed] --

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dette høringssvar er sendt til
trm@trm.dk og
arp@trm.dk

7. januar 2024

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Offentlighedsrådgiver
Oluf Jørgensen

Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm

Lovforslagets linjeføring vil have væsentlige negative konsekvenser. Store dele af strækningen går gennem naturområder og påvirker bl.a. særligt beskyttede grundvandsressourcer, Limfjordens tilstand og det unikke rige fugleliv ved Egholm.

Desto mere alvorligt og kritisabelt er det, at forslaget til anlægslov undergraver retssikkerheden (se afsnit 1), at hensynet til offentlighed er tilsidesat i høringsfasen (se afsnit 2), og at linjeføringen foreslås uden grundig undersøgelse af relevante alternative linjeføringer (se afsnit 3).

1. Lovforslaget undergraver retssikkerheden

Lovforslaget tilsidesætter en række vigtige lovregler for beskyttelse af natur, miljø, fredninger og fortidsminder jf. § 5, stk. 1 og 2 (se pkt. 1.1). Desuden ophæver det borgernes normale adgang til klage og tilsyn jf. § 6, stk. 1, 2, 4 og 6 (se pkt. 1.2). Endvidere bemyndiger lovforslaget transportministeren til at overtage andre myndigheders kompetence i sager (call in), der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3 (se pkt. 1.3).

1.1 Lovforslaget § 5 tilsidesætter beskyttelsesregler

Lovforslagets § 5 betyder, at en række myndigheders kompetence bliver ophævet i forhold til anlægsprojektet. Ifølge lovforslagets bemærkninger bliver det overladt til Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at varetage planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige

hensyn, der normalt varetages af myndigheder med særlig kompetence på de enkelte områder (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

Lovforslagets bemærkninger til § 5 (side 115 – 120) indeholder eksempler på ophævelsen af faglige kompetencer bl.a.:

> *"Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for strand-, sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15-17."*
>
> *"Herudover fraviges bestemmelserne i skovlovens §§ 8-13 og 26-28 om fredskovspligt og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Det betyder, at der ikke vil være begrænsninger i adgangen til at foretage nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet."…*
>
> *"Det forslås endeligt, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder."*

Citaterne ovenfor er blot nogle få eksempler på de kompetencefratagelser, der følger af lovforslagets § 5. Der er en række andre eksempler i bemærkninger til § 5, og det fremgår klart, at magten skal samles hos Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

1.2 Lovforslaget § 6 ophæver klageadgang

Efter gældende ret kan borgere, der har en retlig interesse, klage over kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser til en anden myndighed (administrativ rekurs). Lovforslagets § 6 ophæver borgernes klageret i forhold til en række afgørelser, der vil blive truffet for at realisere motorvejsprojektet.

Lovforslagets bemærkninger til § 6 (side 120 – 124) indeholder en række beskrivelser af konsekvenser (citater nedenfor er uddrag):

> *"Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, kystbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer, lov om vandplanlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2."*
> (Ifølge stk. 2. kan borgere i stedet klage til transportministeren)

"Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 6, stk. 2."

Lovforslagets § 6, stk. 6 indebærer:

"at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af eksempelvis reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 om offentlighed i forvaltningen."

Ophævelsen af klageadgange begrundes med hensyn til anlægsprojektets fremdrift:

"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet. …. Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed." (Lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

1.3 Lovforslaget § 6, stk. 3 bemyndiger til magtkoncentration

Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3.

"Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet." (Lovforslagets bemærkninger side 124 til § 6).

1.4 Retssikkerheden bliver undergravet ved lovforslagets tilsidesættelse af beskyttelsesregler, ophævelse af klageadgang og bemyndigelse til magtkoncentration hos anlægsmyndigheder

En lang række love placerer kompetencer hos myndigheder, der har særlig faglig indsigt på de enkelte forvaltningsområder. Lovforslagets § 5 og 6 tilsidesætter de sædvanlige retsprincipper om fordeling og adskillelse af myndighedsfunktioner og ophæver klageadgange.

Magten bliver samlet hos Transportministeriet og Vejdirektoratet, der som anlægsmyndigheder har særlige interesser i motorvejsprojektets fremdrift. Forslaget til anlægslov vil dermed undergrave borgernes retssikkerhed. Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter.

2. Alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed

Lovforslaget er bl.a. baseret på en supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdet af firmaet Sweco, der blev udpeget til opgaven af Vejdirektoratet. Vejdirektoratets høring om miljøkonsekvensrapporten sker samtidig med Transportministeriets høring om lovforslaget.

Det er vigtigt at kende grundlaget for Sweco's undersøgelser, analyser og vurderinger, men det har ikke været muligt at opnår indsigt heri for Borgerbevægelsen under høringsfasen. Vejdirektoratet har udskudt aktindsigt i den kommunikation, der har været mellem direktoratet og Sweco om metoder og vurderingskriterier m.v., og Transportministeriet har udskudt behandlingen af klagesagen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed.

Borgerbevægelsen anmodede 9. oktober 2023 om

> *"aktindsigt i dokumenter og oplysninger, som Vejdirektoratet har udarbejdet, videregivet eller modtaget vedrørende de supplerende undersøgelser og vurderinger af motorvejsprojektet. Tidsperioden afgrænses fra 1. januar 2022 til og med dags dato. Aktlisten(er) ønskes medsendt."*

Vejdirektoratet afslog 17. oktober aktindsigt

> "*for så vidt angår dokumenter og oplysninger om resultaterne af undersøgelser og vurdering af miljøkonsekvenser. Begrundelsen herfor er, at der er tale om løbende arbejdsdokumenter, som ikke foreligger i endelig form."*

Borgerbevægelsen klagede over afslaget 18. oktober og pointerede:

> "*Vejdirektoratets kommunikation med Sweco i forbindelse med udarbejdelse og rapportering om resultater og vurderinger kan ikke tilbageholdes som intern eller af hensyn til planlægning jf. FOB 1987.54."*

Vejdirektoratet afviste igen aktindsigt 6. november. Denne gang med henvisning til, at undtagelsen for lovgivningssager giver mulighed for at udsætte aktindsigt til lovforslaget bliver fremsat i Folketinget.

Borgerbevægelsen klagede 15. november til Transportministeriet over Vejdirektoratets gentagne afvisninger og pointerede, at retten til aktindsigt må omfatte foreløbige resultater og vurderinger, der er udvekslet vedrørende undersøgelser. Med hensyn til frister for sagsbehandlingen skrev Borgerbevægelsen:

”Sagen hører både under offentlighedsloven fra 2013 og miljøoplysningsloven, og ved konkrete problemstillinger, skal anvendes den lov, der giver den bedste retsstilling for borgerne. På dette punkt er det fristerne i § 37 i offentlighedsloven fra 2013.”

Transportministeriet meddelte 17. november, at klagen blev sendt tilbage til Vejdirektoratet med en frist på 3 uger til direktoratets behandling. Borgerbevægelsen modtog 12. december besked fra Transportministeriet om, at klagen var kommet retur fra Vejdirektoratet 6. december, og at ministeriet ville gå i gang med behandling af sagen *”hurtigst muligt”.*

Den 7. december 2023 blev den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til anlægslov sendt i høring med 11. januar 2024 som frist for bemærkninger.

Borgerbevægelsen anmodede 12. december 2023 Transportministeriet om hastebehandling af klagen af hensyn til den offentlige høring. Borgerbevægelsen har desuden 15. december og 18. december anmodet om forlængelse af høringsperioden, men anmodningen blev 20. december afvist af både Vejdirektoratet og Transportministeriet. Aalborg Kommune og Miljøministeriet, der også anmodede om fristforlængelse fik tilsvarende afvisning.

Transportministeriet har 4. januar 2024 meddelt Borgerbevægelsen, at

”det ikke er muligt at behandle din klage inden for tyve arbejdsdage efter modtagelsen. Ministeriet forventer at kunne færdigbehandle din klagesag senest den 18. januar 2024. Ministeriets manglende mulighed for at afgøre din klagesag inden for fristen skyldes behandlingen af andre aktindsigtssager og klagesager om aktindsigt, der er modtaget før din klagesag.”

Aktindsigten handler ikke om det lovgivningspolitiske arbejde - den handler om det faglige grundlag for undersøgelser og vurderinger af miljøkonsekvenser. Miljøoplysningsloven stiller krav om restriktiv tolkning af undtagelser og hensyn til offentlighedens interesser i konkrete sager. Udsættelsen af aktindsigt forhindrer offentligheden i at få indsigt i oplysninger, der er udvekslet mellem Vejdirektoratet og Sweco om metoder ved undersøgelser og forudsætninger for analyser og vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

Aktindsigt skal gives tidligst muligt for at leve op til miljøoplysningsreglernes formål. Anmodningen om aktindsigt blev fremsendt den 9. oktober 2023. VVM-høringen startede 7. december næsten 2 måneder efter Borgerbevægelsens første anmodning om aktindsigt. Høringen afsluttes 11. januar 2024. Til trods for det særlige behov for oplysninger til brug for høringen har Vejdirektoratet og Transportministeriets håndtering af sagen forsinket aktindsigt.

Med Transportministeriets seneste melding, står det klart, at ministeriet først tager stilling til klagesagen efter høringsfristens udløb, og mere end 3 måneder efter Borgerbevægelsens anmodning om aktindsigt.

Vejdirektoratet og Transportministeriets langtrukne håndtering af klagen betyder, at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed, der skal tillægges stor vægt ifølge

miljøoplysningsloven, EU-direktivet om offentlig adgang til miljøoplysninger, Aarhuskonventionen, miljøvurderingsloven og VVM-direktivet.

3. Relevante, alternative linjeføringer er ikke undersøgt

Den valgte linjeføring over Egholm, som lovforslaget handler om, vil have væsentlige negative konsekvenser for natur og miljø, og den løser ikke de trafikale problemer ved Limfjordstunnelsen.

> *"I modsætning til en eventuel udbygning af E 45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden."*

Denne påstand, der står i lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1, holder ikke.

Vejdirektoratets seneste beregninger over trafiktal viser, at der må forventes 80.900 biler i Limfjordstunnelen på hverdage efter åbning af den nye forbindelse. Det vil sige, at Vejdirektoratets kapacitetsgrænse for tunnelen, som er 80.000 køretøjer pr. dag, vil blive overskredet, og der vil fortsat være lange køer i myldretiden. Egholmforbindelsen vil således ikke løse den opgave, der er grundlag for anlægsloven.

Det er en alvorlig fejltagelse, hvis Folketinget vedtager forslaget til anlægslov uden grundige undersøgelser af relevante alternative løsninger på trafikproblemerne.

> *"Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årrække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes gangbare alternative linjeføringer til Egholmlinjen"* (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1).

De undersøgelser af alternativer, Vejdirektoratet henviser til, er lavet for mange år siden og omfattede ikke de mest relevante alternative løsninger.

To relevante, alternative løsninger er ikke blevet undersøgt. Disse alternativer har været skitseret i flere år og vil blive nærmere beskrevet i et høringssvar af Borgerbevægelsens talsperson lektor emeritus Kaj A. Jørgensen.

Begge alternativer omfatter et ekstra tunnelrør tæt på Limfjordstunnelen. Det ene forslag består af et tresporet tunnelrør lige øst for den nuværende tunnel. Den ekstra kapacitet kan i myldretiden om morgenen bruges til trafikken fra nord, og i myldretiden om eftermiddagen til trafikken fra syd. Det andet forslag består af en tresporet tunnel vest for nuværende tunnel, der kan give en ny og lettere forbindelse fra E 45 til Aalborg Centrum.

Fælles for de to alternativer er udvidelser af E 45 nord og syd for fjorden. Desuden foreslås to nye vejstrækninger. Det ene er en ny motortrafikvej i stedet for "Høvejen" til trafikken fra Jammerbugt Kommune (og andre vestlige områder) til E 39 og E 45. Syd for fjorden anlægges en ny forbindelse fra E 45 til "City Syd".

Ifølge lovforslagets bemærkninger er

> *"vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen (….)"* (pkt. 3.4.2.1).

Lovforslaget er baseret på helt udokumenterede påstande om, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der findes som nævnt to alternativer, der med stor sandsynlighed vil give bedre løsninger på de trafikale problemer. De negative virkninger på natur og miljø vil være væsentligt mindre ved anlæg og drift af et af alternativerne end ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen.

Alternativerne vil tilmed være væsentligt billigere og vil derfor ikke kræve medfinansiering fra Aalborg Kommune. Motorveje er statsveje og bliver normalt finansieret fuldt ud af staten. Det er besynderligt, at forslaget indeholder krav om medfinansiering fra Aalborg Kommune jf. § 11, som dermed bliver presset til ekstra besparelser på kommunale opgaver.

Den statslige besparelse ved at vælge et af alternativerne kan anvendes til andre forbedringer. Der er brug for bedre støjafskærmning af boligområder tæt på E45. Desuden er det vigtigt at sikre, at den planlagte elektrificering af jernbanenettet også kommer til at omfatte strækningerne nord for Limfjorden. Elektrificering af jernbanenettet i Vendsyssel vil sikre sammenhæng med jernbanenettet i andre dele af Danmark og Europa og have stor betydning for både passagerer og virksomheders godstransport. Skift fra dieseltog til eltog vil:

> "*reducere CO2-udledningen, forbedre miljø og biodiversitet langs banen, give kortere rejsetider, mindre støj og partikelforurening på stationer og langs banen og mere stabil drift* (Banedanmark om elektrificeringsprogrammet).

Som grundlag for Folketingets beslutninger er det vigtigt at få vurderet samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af de oven for nævnte relevante og brugbare alternativer. Det er afgørende for at sikre Folketinget et sagligt beslutningsgrundlag, der kan opfylde retskravene.

De alternativer til Egholmforbindelsen, der blev undersøgt tilbage i tid, blev ikke undersøgt med sigte på at vurdere om de udgør brugbare alternativer til Egholmlinjen, men som skitseprojekter for at afklare hvilke løsninger, der da var ønskelige for et politisk flertal. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed, men af politiske grunde og på et løst fagligt grundlag.

Der mangler således en undersøgelse af brugbare alternativer, der både kan løse de trafikale problemer og overholde EU's miljødirektiver vedrørende blandt andet vand, habitater og fugle. Anlægsloven kan ophæve danske regler, men kan ikke ophæve EU-retten, og transportministeren og Folketinget er ansvarlige for, at direktiver om beskyttelse af grundvand, vandområder, natur og miljø bliver overholdt i forbindelse med anlægsprojektet.

Det vil være meget alvorligt, hvis den politiske beslutning om linjeføring bliver truffet uden grundig undersøgelse af relevante, alternative muligheder. Dermed overtrædes retskravet om undersøgelse af alternativer, der fremgår af både VVM-direktiv og vejloven § 17 g, stk. 2, nr. 4.

På vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen

Oluf Jørgensen
Offentlighedsrådgiver,
fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og
forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: S Dam (molledam@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 11:18

TIL Trafikministeriet

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Sine Dam Møller
Akvavitvej 27. 7.1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mail Sakstrup (mail@sakstrup.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse 2023, TRM
Sendt: 11-01-2024 11:14
Bilag: Høringssvar TRM 2023. HS.pdf;

Til Transportministeren,

Hermed fremsendes vedhæftet høringssvar.
Venligst bekræft for modtagelse.

Vh.
Henrik Sakstrup
mail@sakstrup.dk

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

11/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Henrik Sakstrup
Sydvestvej 8
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birgit Hyldahl Reher-Langberg (brhlangberg@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3 motorvej over Egholm
Sendt: 11-01-2024 11:04

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Navn. Birgit Reher-Langberg

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kristian Røndrup (roendrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 10:54

Til rette vedkommende,

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. / Kind Regards

Kristian Røndrup
Østerbrogade 111, 1., 117
2100 København Ø, Denmark
Phone: +45 22 31 54 50

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Bjerg (lisbethbjerg@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 10:52

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Mvh. Lisbeth Bjerg

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: H. Strange (friis.strange@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 10:36

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Linda Friis Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Elmengaard (celmengaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 10:35

Til Transportministeriet

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og at planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de, af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Charlotte Elmengaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karin Rasmussen (krasmussen868@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 10:25

11. januar 2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

9bevej Ejerlaug henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Foreningens begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som vi hermed tilslutter os.

Mvh

Karin Rasmussen på vegne af 9bevej Ejerlaug

Drastrup Hedevej 1A, 9200 Aalborg SV
Drastrup Hedevej 1B, 9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: jeanette carlsen (supercarla42@hotmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 10:24

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen Jeannette Carlsen
Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@trp.dk (arp@trp.dk)
Fra: Medina Fejzic (medina_b@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 09:51

Til
Transportministeriet

11/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsens mod en motorvej i Egholmlinjen, samt GeoHavs fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Medina Fejzic

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tommy Blaabjerg Lange (tommyblange@gmail.com)
Titel: Høringssvar: ”Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse”
Sendt: 11-01-2024 09:43

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Tommy Blaabjerg Lange

28 60 47 78

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nathalia Hentze Nielsen (nathaliahentze@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 09:07

Hej,

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen,
Nathalia Hentze Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kirstine Korshøj Jørgensen (kikojo@gefiber.dk)
Titel: Høringssvar vedr.udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 08:59

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh
Kirstine Korshøj Jørgensen
Skivholmevej 54
8471 Sabro

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sille Christiane Linnet (sille_linnet@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 08:48

Til
Transportministeriet

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig. Særligt finder jeg det bekymrende at der med en mulig vedtagelse af en anlægslov i modstrid med EU-retten, af offentligheden vil kunne anlægges en sag om brud på EU-direktiverne ved domstolene iht. habitatbeskyttelse af oddere samt påvirkning af vandforekomster og Natura200 områder. Sidst men ikke mindst ser jeg en 3. Limfjordsforbindelse som en forældet løsning på trængselsproblemer, i en tid hvor mobilitet og trængselsreducerende løsninger i regi heraf er under rivende udvikling.

Mvh.

Sille Christiane Linnet
Mølleageren 29, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Vibeke Gade (vibekeg@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af den 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 08:43

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh
Vibeke Gade Nielsen
Vester Fælledvej 44
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Kærsgaard (jens@kaej.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 08:41

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen / best regards
Jens Kærsgaard
Strandvænget 25
2100 København Ø
+45 40413098
jens@kaej.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kim Tang (kt@dag.dk)
Titel: Høringssvar Egholm
Sendt: 11-01-2024 08:31
Bilag: Egholm.pdf;

Hej

Vedhæftet fremsendes høringssvar.

Med venlig hilsen

Kim Tang
Fagkonsulent, landskabsarkitekt mdl.

kt@dag.dk
M: 20 94 03 60

Danske Anlægsgartnere
Sankt Knuds Vej 25 | 1903 Frederiksberg C.
T: 33 860 860 | dag.dk

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

Kim Tang Jørgensen, Christian Winthers Vej 23, 1803 Frederiksberg C.

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn: Kim Tang Jørgensen, Christian Winthers Vej 23, 1803 Frederiksberg C.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lasse Wachmann (lassewachmann@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 08:27

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives. Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

--
Med venlig hilsen/ Best Regards

Lasse Wachmann

lassewachmann@gmail.com
+45 2214 1780

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Lundberg (hannelundberg@icloud.com)
Titel: Vest forbindelsen
Sendt: 11-01-2024 08:17

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Hanne Lundberg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Bagge Hommel-Nielsen (larsbagge@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 07:14

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

MVH

Lars Bagge Hommel-Nielsen

11. januar 2024, Sorø

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anja Nielsen (vitaliseringspaedagogik@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 07:09

Som borger i Aalborg bosat tæt op af asbestdepoterne og med ønske om at passe på naturen og de ressourcer vi har i området, henstiller jeg hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, såvel som GeoHavs, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Anja Nielsen
Guldborghaven 38
9000 Aalborg
26170787

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 01:54
Bilag: Høringssvar Transport Borgerbevægelsen[1839].odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Hørringssvar fra Borgerbevægelsen

Mvh

Line T
Malden Alle 11
2791 Dragør

Aalborg den 9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 01:41
Bilag: Høringssvar Transport Borgerbevægelsen[1839].odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Borgerbevægelsens høringssvar.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Aalborg den 9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 01:17
Bilag: Høringssvar Transport Borgerbevægelsen.odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Borgerbevægelsens høringssvar.

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Aalborg den 9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 00:58
Bilag: Høringssvar Transport Borgerbevægelsen.odt;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Borgerbevægelsens høringssvar

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Aalborg den 9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Linda Leifs (leifslinda@gmail.com)
Titel: Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, 2023
Sendt: 10-01-2024 23:43

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Projektet giver simpelthen ikke meming for mig - har alt store konsvenser uden den den rette effekt.

Min begrundelse er baseret på de af **Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen** fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig. Det hørringssvar bliver sende fra Borgerbevægelsen til direkte
Men venlig Hilsen

Linda Leifa
Steen Billes Gade 16 3 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Magnus Petersen-Paaske (magnuspetersenpaaske@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 23:39

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

/Magnus Petersen-Paaske

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Buch - DESMI (SOBU@desmi.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 23:33

Hej

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Søren Buch
Mølleageren 29, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tina Ørum (tina@orumdk.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 10-01-2024 22:26

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Til rette vedkommende

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Tina Ørum

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mikkel Ahrenkiel (m.ahrenkiel@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 22:13

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Mikkel Ahrenkiel

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: søren Madsen (soren.kollerup@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 22:09

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Søren Kollerup Madsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: lisbeth knudsen (lisbethlknudsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 10-01-2024 21:47

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. forbindelse over Limfjorden
Sendt: 10-01-2024 21:09

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Britta Pedersen

Njalsgade 50, 4.tv

2300 København S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Joakim Hansen (joakim.daugaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 20:54

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Joakim Daugaard Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ida Marie Buch (idabuch@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 20:52

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Ida Marie Buch

-- AKT 311291 -- BILAG 133 -- [3 Limfjordsforbindelse] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Juhl (perjuhl1010@gmail.com)
Titel: 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:34

10/1/2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Per Rørbæk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marie Lind Brandtoft (marie@brandtoft.dk)
Titel: Høringssvar: ”Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse”, december 2023
Sendt: 10-01-2024 20:26

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Marie Lind Brandtoft

Lektor, cand. scient

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Høgh (mh@mapcentia.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:21

Jeg
henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min
begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Martin Høgh
Adm. direktør
MapCentia ApS

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Høgh (mhoegh@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:15

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Martin Høgh

Flintevej 35, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Irma Nissen (irma.nissen@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 20:11

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Irma Agnete Nissen
Blommevænget 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rune Dyhrberg Böttger (runeboettger@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 20:01

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

--
Med venlig hilsen

Rune Dyhrberg Böttger
Tlf: 27202787

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens J Nissen (jensjnissen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 19:58

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Jens J. Nissen
Blommevænget 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inge Corfitsen (inge_corfitsen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 19:57

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen
Inge Marie Corfitsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karin Rasmussen (krasmussen868@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:52

10. januar 2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Karin Rasmussen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karin Rasmussen (krasmussen868@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:49

10. januar 2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til, at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Karin Rasmussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rikke Bolander (rikkebolander@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 19:47

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Rikke Bolander

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Bolander (annebolander@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 19:26

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Anne B. Simonsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), apr@trm (apr@trm)
Fra: Randi Jacobsen (randijaco@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:24

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023.

Jeg henstiller til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Vh
Randi Jacobsen
Egholm Færgevej 9, 1.- 10
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Eva Kristensen (evaduekristensen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:23

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Eva Due Kristensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dorte Worup (dorteworup@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 10-01-2024 19:21

10-01-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Dorte Worup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Petri (lonepetri@hotmail.com)
Titel: Høring Tredie Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:18

10/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. Lone Petri, Granlien 43 st th, 9000 Aalborg. Mobil 60195876.

Navn. Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Bjerre Jensen (jbj@bjerre-lindskog.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:14

Til:
Vejdirektoratet.
Indsendes via link:
https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Navn. Jens Bjerre Jensen, Søhusevej 83, 9310 Vodskov
----------oooOOOooo----------

Til
Transportministeriet
Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Navn. Jens Bjerre Jensen

Hilsen Jens

Bjerre og Lindskog ApS
Søhusevej 83
9310 Vodskov
+45 2225 7770

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: mokajak@gmail.com (mokajak@gmail.com)
Fra: knudsuhr@bbnpost.dk (knudsuhr@bbnpost.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 19:12

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023"

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Mona Verner Suhr
Ellebæk 6
Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: mokajak@gmail.com (mokajak@gmail.com)
Fra: knudsuhr@bbnpost.dk (knudsuhr@bbnpost.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 19:11

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Mona Verner Suhr
Ellebæk 6
Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susan Brix Steby (steby-bendixen@mail.tele.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 19:02

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Peter Bendiksen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Josephine Gilbert (yozeph_ine@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 18:59

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Josephine Gilbert

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susan Brix Steby (susansteby@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 18:57

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Susan Brix Steby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: annelise matthiesen (lisematthiesen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 18:45

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Annelise Matthiesen
Vester fælledvej 9, 9000 aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marianne Jensen (m_jensen71@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 18:27

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Marianne Jensen
Ananasvej 20
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lasse Thomsen (lassethomsen1994@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 10-01-2024 18:26

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Lasse Thomsen

Ferslevvej 20

9230 Svenstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte (gitte_caspersen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 18:26

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. Gitte Caspersen, Svalegangen 25, 9380 vestbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lasse Thomsen (lassethomsen1994@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 10-01-2024 18:26

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Lasse Thomsen

Ferslevvej 20

9230 Svenstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: julie wittrup tølbøll mortensen (juliewt92@hotmail.com)
Titel: Ang. 3. Limfjordsforbindelse i Aalborg
Sendt: 10-01-2024 18:16

Til transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023. Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

De bedste hilsner
Julie Wittrup Tølbøll Mortensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Anne Christine G Nielsen (groenaa@hotmail.com)
Fra: Anne Christine G Nielsen (groenaa@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 18:07

Til
Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
A. C. Grønaa Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vibeke Lund Jørgensen (vibekelundj@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 10-01-2024 17:38

Til

Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Vibeke Lund Jørgensen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Helle Lind (lindhelle7@gmail.com)
Titel: Høringssvar ifb 3. motorvejsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 17:24

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

10/1-24

Mvh.

Navn: Helle Lind.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten (elin.karsten5@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 17:22

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. Karsten Møller Frederiksen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Savannah Dalgaard (savannahdalgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm Motorvej
Sendt: 10-01-2024 17:17

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på Borgerbevægelsen argumenter mod en motorvej i Egholmlinjen, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Savannah Dalgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Elin Møller Frederiksen (elinmfred@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:58

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. Elin Møller Frederiksen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann-Dorte Pedholt Christensen (adc@socsci.aau.dk)
Titel: høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 16:58

9/1-2024
Til Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Ann-Dorte Christensen,
Langgade 3, 9000 Aalborg

-- AKT 311291 -- BILAG 168 -- [EGHOLM] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: N M (nm_dejavu@hotmail.com)
Titel: EGHOLM
Sendt: 10-01-2024 16:57

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives!

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen grundige undersøgelser mod en motorvej i Egholmlinjen samt fremførte

argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Nanna Moltke.
Ålerusen 93. 9240 Nibe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:33

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh
Peter Petersen
Enggaardsgade 38E 2 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Nielsen (gitteelfrida@icloud.com)
Titel: Høringssvar Egholm forbindelsen
Sendt: 10-01-2024 16:32

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Gitte Nielsen

Egholm Færgevej 15, lejl 8

9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Helle Norvin Ahlstrand (helle.norvin.ahlstrand@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 15:56
Bilag: Høringssvar.docx;

hermed mit høringssvar vedr. udkast om lov til anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen
Helle Norvin Ahlstrand

-- AKT 311291 -- BILAG 172 -- [Høringssvar] --

Aalborg 10/1-24

Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Helle Norvin Ahlstrand
Malurtvej 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Vemming (acvemming@gmail.com)
Titel: Høringssvar den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 15:31

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Anne Vemming

Ananasvej 3

9000 Aalborg
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ann Sofie Wachmann (annsofiewachmann@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, jan 2024
Sendt: 10-01-2024 15:29

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

--
Med venlig hilsen / Kind regards

Ann Sofie Wachmann

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Reinholdt Petersen (reinholdt.petersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 15:12

1.
2. **Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.**
3. **Min begrundelse er baseret på de af *Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen* fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.**
4.
5. **Hilsen**
6. **Reinholdt Petersen**

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lone Petersen (lonemp@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 15:10

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af *Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen* fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Hilsen
Lone Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:55

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg fuldt ud tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Lukas Malm Buus Jensen
Stjernepladsen 19, 2. nr. 6
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:53

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg fuldt ud tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Asbjørn Ejlersen
Gl. Møllevej 7
6600 Lintrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:52

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg fuldt ud tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Diana Rosenørn de Lasson
Letvadvej 19
9200 Aalborg SV.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:51

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg fuldt ud tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Emma Rosenørn de Lasson
Letvadvej 19
9200 Aalborg SV.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:51

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg fuldt ud tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Sara Rosenørn de Lasson
Letvadvej 19
9200 Aalborg SV.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:49

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg fuldt ud tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Astrid Kjeldal Frandsen
Langsesgade 6 st.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:49

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg fuldt ud tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Kirsten Rosenørn
Skelagervej 109
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Morten Berntsen (berntsen_morten@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 14:23

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Morten Berntsen
Thistedvej 32
9400 N??rresundby
Tlf. 22 75 79 27

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pia Santesson (pia@santesson.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 14:14

Til Transportrådet.

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Venlig hilsen

Pia Santesson
Grafisk designer

Strandvænget 25
2100 København Ø
Tlf: 61 16 53 66
Santesson.dk

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maria Abildgaard (maria.abildgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:35

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Varme hilsner,
Maria Abildgaard Haladyn

Passioneret yogi og yogalærer (RYT 200)
Restorativ yoga & Hvileterapi™
Yoga mod stress
Yoga Nidra

Følg mig på **Instagram**
Tlf.: 20 65 66 66
www.mariaabildgaard.dk

MARIA
ABILDGAARD
YOGA

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maria Abildgaard (maria.abildgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:34

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Varme hilsner,
Maria Abildgaard Haladyn

Passioneret yogi og yogalærer (RYT 200)
Restorativ yoga & Hvileterapi™
Yoga mod stress
Yoga Nidra

Følg mig på **Instagram**
Tlf.: 20 65 66 66
www.mariaabildgaard.dk

MARIA
ABILDGAARD
YOGA

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: stubgaard@nordfiber.dk (stubgaard@nordfiber.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 13:33

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg har læst og hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Jørgen Stubgaard
Naturvejleder - Nature interpreter
Sct. Jørgens Vej 11
DK-9800 Hjørring
stubgaard@nordfiber.dk
Phone: (+45) 9890 0710 Mobile: (+45) 2141 2379.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas Jørgensen (tsjoe86@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 12:50

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Vh.
Thomas Jørgensen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Ahrenkiel Jensen (jytteahrenkiel@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 12:06
Bilag: Quick fix høringssvar. VD og TRM.docx;

Jytte Ahrenkiel Jensen
Schleppegrellsgade 6
9000. Aalborg
Tlf +4522910545

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

----------oooOOOooo----------

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte Ahrenkiel Jensen (jytteahrenkiel@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 12:05
Bilag: Quick fix høringssvar. VD og TRM.docx;

Jytte Ahrenkiel Jensen
Schleppegrellsgade 6
9000. Aalborg
Tlf +4522910545

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

----------oooOOOooo----------

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Mikael Sørensen (olemikaelsoerensen@gmail.com)
Titel: Høringssvar: ”Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse”, december 2023
Sendt: 10-01-2024 11:36

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Ole Mikael Sørensen

Borger i Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Frandsen (birtefrandsen@live.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 11:23

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Birte Juul Frandsen, Niels Juels Gade 13, 9000 Aalborg
Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmotorveen
Sendt: 10-01-2024 11:10

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.
Venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV

-- AKT 311291 -- BILAG 197 -- [Egholmmotorvej] --

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 11:08

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Mortensen (hellemortensen31@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 10:09
Bilag: Scanned_from_a_Lexmark_Multifunction_Product10-01-2024-095121.pdf;

-- AKT 311291 -- BILAG 199 -- [Scanned_from_a_Lexmark_Multifunction_Product10-01-2024-095121] --

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

Helle Mortensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anne absolutfritid.dk (anne@absolutfritid.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af den 3. Limfjordsfrobindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 10:07

10/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Anne E Mortensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Janet Scott (janetscottjessen@gmail.com)
Titel: Vedr Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:08

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Janet Scott

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lone og Niels Jørgensen (julia@stofanet.dk)
Titel: Den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:27

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm.Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Niels Jørgensen
Bakkevej 1
9400 Nørresundby

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tine Santesson (tsantesson@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 08:47

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Tine Santesson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Breyen (hb@melindascandinavia.dk)
Titel: Høringsvar Egholm
Sendt: 10-01-2024 06:30

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh henrik breyen
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann Kuhnel Liljenberg (ankuli71@icloud.com)
Titel: Høringssvar - udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 00:18

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Vi henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Vores begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som vi hermed tilslutter os.

Mvh.

Søren Holm Madsen og Ann Liljenberg

Gl. Kærvej, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Lolholm (livlolholm@hotmail.com)
Titel: Høringssvar: Supplerende høring ifm.Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 23:20

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes fuldstændigt og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Når I har fældet det sidste træ
Når I har fanget den sidste fisk
Når I har forurenet den sidste kilde
Først da forstår I at man ikke kan spise penge.

Mvh. Liv Lolholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Hellevik (hellevik66@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 09-01-2024 22:57

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Liv Hellevik

Stormgade 17, 6. Th

9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mogens Grejsen (mogensgrejsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmlinjen
Sendt: 09-01-2024 22:20

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Mogens Grejsen
Søren Kannes Vej 5
8500 Grenaa

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mogens Grejsen (mogensgrejsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmlinjen
Sendt: 09-01-2024 22:19

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Mogens Grejsen
Søren Kannes vej 5
8500 Grenaa

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annemarie Svenningsen (amsvenningsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm forbindelsen
Sendt: 09-01-2024 22:17

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Annemarie Svenningsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Else Thomsen (et@spag.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 21:52

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Særligt hæfter jeg mig ved, at forslaget til anlægslov undergraver retssikkerheden, at hensynet til offentlighed er tilsidesat i høringsfasen, og at linjeføringen foreslås uden grundig undersøgelse af relevante alternative linjeføringer samt at forslaget tilsidesætter beskyttelsen af bilag IV-arter, beskyttelse af drikkevand og beskyttelse af borgere mod asbestforurening og støj-gener.

Else Thomsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Yvonne Morville Petersen (yvonnemorville@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr udkast til lov om 3. Limfjordsforbindelse, dec 2023
Sendt: 09-01-2024 21:49

Til trafikministeriet

Jeg henstiller hermed til forkastelse af forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsbindelse og at planen opgives. Borgerbevægelsen mod en motorvej i egholmlinjen har fremført argumenter og høringssvar som jeg tilslutter mig.

Mvh Yvonne Morville Petersen

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Morten Koch Hansen (morten-kh@hotmail.com)
Titel: Hørings Svar
Sendt: 09-01-2024 21:42

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marianne Wittrup Johansen (mariannewittrup@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 21:36

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Marianne Wittrup Johansen, Skelagervej 103,2.th, 9000 Aalborg
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: guldlene@jubii.dk (guldlene@jubii.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 21:30

Til Transportministeriet
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Lene Larsen
Guldborghaven 21
9000 Aalborg
mobil 30787588

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ide Bylin Bundgaard (idebylin@gmail.com)
Titel: Opgiv limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 21:26

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Kære rette vedkommende ved transportministeriet

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Ide Bylin Bundgaard
Vivaldisvej 150, Frejlev
9200 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@image.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 21:15

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Anne Kathrine Linnemann Axelsen

Egholm 36

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Flemming Jensen (flemmingj@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 21:10

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Flemming Jensen
Bodilsvej 16
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@skylinemail.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 21:08

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Ove Axelsen

Egholm 36

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marianne Wittrup Johansen (mariannewittrup@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse,december 2023
Sendt: 09-01-2024 21:06

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mdr venlig hilsen
Jesper Tølbøll Mortensen, Skelagervej 103,2.th,9000 Aalborg
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marianne Wittrup Johansen (mariannewittrup@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr.udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse,december 2023
Sendt: 09-01-2024 20:59

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mdr venlig hilsen
Marianne Wittrup Johansen, Skelagervej 103,2.th, 9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helena Andersen (helena.andersen24@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 20:23

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Helena Andersen
Under Lien 43
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Morten Knap (morten_knap@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 20:22

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Hilsen

Morten Knap

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvopub@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 20:05

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen
Birte Svop

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Monett Klysner (monettklysner@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 19:45

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Monett Klysner

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Monett Klysner (monettklysner@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 19:45

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Monett Klysner

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gert Mynderup (gert@mynderup.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 19:44

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

_____
Med venlig hilsen / Best regards

Gert Mynderup

Tlf: +45 2147 7010

-It's Nice to be important,
but it's more important to be nice-

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lise Mejdahl (lisemejdahl@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr.udkast til lov om anlæg af en 3 Limfjordsforbindels, december 2023
Sendt: 09-01-2024 19:35

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives

Min begrundelse er baseret på de af*Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen* fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig
Venlig hilsen

1. **Lise Mejdahl**

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Finn Nielsen (finn.baadebygger@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 19:30

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Finn Nielsen, Fischersgade 39, Løgstør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Elisabeth Lautrup (elisabeth.lautrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved Egholm
Sendt: 09-01-2024 19:10

9/1-2024

Til Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Endvidere vil jeg anføre at processen med miljøkonsekvensvurdering, der uden åbenhed i den politiske beslutning, kan tilsidesættes, tyder på en skueproces. Hvis vurderinger kan tilsidesættes uden grundlag og forklaring bør sager kunne indbringes for ombudsmanden, ellers har hverken natur, kultur og samfund sikkerhed og indflydelse.

De bedste hilsner
Elisabeth Lautrup
Navn.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Grethe Knudsen (annagknudsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 19:00

d. 9/1-24

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm forkastes, og planen om 3. limfjordsforbindelse opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen
Anna-Gethe Knudsen
Vester Fælledvej 40
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: paul wardle (paulwardle@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 18:56

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Paul Wardle
Cort Adelers Gade 7 2.th
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: katja Maria cliff (katjacliff@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 18:38

Høringssvar
vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh

Katja Maria Cliff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord
Sendt: 09-01-2024 18:31
Bilag: høringssvar. VD og TRM 2 iro.pdf;

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Inger Rubæk Olsen , iro@mail.dk

----------oooOOOooo----------

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Inger Rubæk Olsen , iro@mail.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord anlægslov Fra Ulla Pedersen
Sendt: 09-01-2024 18:30
Bilag: høringssvar. VD og TRM ulla.pdf;

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Ulla Pedersen

----------oooOOOooo----------

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Ulla Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord
Sendt: 09-01-2024 18:29
Bilag: høringssvar. VD og TRM. mona.pdf;

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Mona Elisabeth Pedersen

----------oooOOOooo----------

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Mona Elisabeth Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord anlægslov
Sendt: 09-01-2024 18:29
Bilag: Quick fix høringssvar. VD og TRM 2.pdf;

Til:

Vejdirektoratet.

Indsendes via link:

https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Ingrid Høg, ingrid58.500@gmail.com

----------oooOOOooo----------

Til

Transportministeriet

Mail: trm@trm.dk samt arp@trm.dk (sendes til begge mailadresser)

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn. Ingrid Høg, ingrid58.500@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Isabel Anna Hellerup Kristensen (iahk20@student.aau.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 18:13
Bilag: Høringssvar - Transportministeriet.docx;

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh Isabel Kristensen

-- AKT 311291 -- BILAG 243 -- [Høringssvar - Transportministeriet] --

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn Isabel Kristensen, Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lone Thomsen (lth1408@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 17:59

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Lone Thomsen
Nibevej 144
9200 Aalborg sv

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette sonne (sonnepost5@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 17:40

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. Mette Sonne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bertram S (1000bertram@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 17:26

Goddag

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh. Bertram Seiferheld
Danmarksgade 35, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: A. Jonsson (ajonssonstudio@gmail.com)
Titel: Høringssvar: ”Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse”, december 2023
Sendt: 09-01-2024 16:40

Høringssvar: ”Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse”, december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh..

Alexandra Sofie Jönsson

--

A/A. Jönsson, Aalborg.
T: +45 71790610

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birthe Luther Jørgensen (luther.j@stofanet.dk)
Titel: 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 16:36

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinien har fremsat argumenter mod vedtagelse af gennemførelsen af dette projekt. Jeg tilslutter mig i henhold hertil, at denne Limfjordsforbindelse forkastes.

Axel Luther Jørgensen
Vossvej 4
9000 Aalborg
Tlf. 24488858

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Larsen (erik_h_larsen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 16:29

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Erik Larsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 16:22

Kære Transportminister og Folketing

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: jeppe andersen (jeppe.andersen@outlook.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 16:06

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Jeppe Astrup Andersen

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Poulsen (idabip@icloud.com)
Titel: Protest mod 3 limfjordsbro over Limfjorden
Sendt: 09-01-2024 14:31

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Navn. Ida Birgitte Poulsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: christina carlsen (carlsenchristina@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 14:25

Til
Transportministeriet

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Navn.
Christina Carlsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ane Bang (ane.kristine.bang@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 14:21

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Til rette vedkommende

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen
Ane Rødkjær

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Poulsen (idabip@icloud.com)
Titel: Protest mod 3 limfjordforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 13:51

Sendt fra min iPhone Hej Gitte
Vil du hjælpe os med at undgå en 3 Limfjordsforbindelse over øen Egholm?
Hvis ja, så kan du kopiere høringssvar og sende det til vejdirektorat og transportministeriet
Og hvis du kender andre, som vil støtte os, kan de sende på nedenstående mailadresser inden 11/1 24, altså indenfor de næste to dage

trm@trm.dk

arp@trm.dk

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Navn.ida Birgitte Poulsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rikke Aagaard Hessellund (rikke.hessellund@hotmail.com)
Titel: Protest mod vestlig 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:46

Aalborg den 9. januar 2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Vh Rikke Aagaard, Oldfuxvej 2, 9000 Aalborg.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Abdul Ghani Paracha (parachaabdulghani@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 13:41

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen
Abdul Ghani Paracha
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Therese Borrisholt (ther0961@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 13:31

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Hilsen
Therese Borrisholt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Mogensen (mettehmogensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:08

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Mette Mogensen

Højvang 11

9600 Aars

Mette Mogensen
☎ 5356 1960

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Alice Thomsen (alice130655@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse Dec. 2023.
Sendt: 09-01-2024 13:05

Som borger henstiller jeg hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar som jeg hermed tilslutter mig.
Alice Thomsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Andersen (joranders@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 11:42

Til

Transportministeriet

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Jørgen Fjordbak Andersen

Løvstikkevej 66, 9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: witek@stofanet.dk (witek@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 11:27

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Rikke Witek

Borger i Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 11:22

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: Motorvejslinjeføring over Egholm- flyt den til en østlig forbindelse!!
Sendt: 09-01-2024 11:20

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trp.dk (arp@trp.dk)
Fra: Jørgen Andersen (jbirkemose54@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr.udkast til lov om anlæg af en 3.limfjordsforbindelse,december 2023.
Sendt: 09-01-2024 11:05

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3.limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3.Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh
Jørgen Birkemose Andersen,
Møllegade 6.1.
9000 Aalborg
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Bo Svendsen (sbosvendsen1@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 09-01-2024 10:35

Til:

Vejdirektoratet.

9/1-2024

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023

Jeg henstiller hermed til at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Navn.

Søren Bo Svendsen

Stakladen 7

9380 Vestbjerg

Til

Transportministeriet

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Søren Bo Svendsen

Stakladen 7

9380 Vestbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bjarne Høj (bjarnejeruphoj@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 10:32

Til

Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Høringsfrisen har været alt for kort og så endda lige hen over jul og nytår. Man får en tanke!

-

Venlig hilsen

Bjarne Høj
Havnegade 2, 1. th
DK - 9370 Hals

Tlf: +45 4140 2920
E-post: bjarnejeruphoj@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Hultén (susannehulten0@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 09:52

Til
Transportministeriet

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Susanne Hulten

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Christiansen (hac@christiansen.mail.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 09:50

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Desuden:
Tiden er løbet fra etablering motorveje.
Nu bor jeg i vest og arbejder i sundhedssektoren, der flytter mod øst. Det er her udfordringerne bliver fremover, i øst. Man kan ikke komme på tværs af byen, ej heller med en udvidet egnsplanvej.

Må fornuften sejre.

Mvh.
Hanne Christiansen
Guldborghaven 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Ries (susanne.d.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 09:35

Høringssvar - Egholmlinjen

Jeg henstiller hermed til, at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Susanne Ries

Johannes Hofmeisters Vej 8

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Bak (Susanne@bmc-danmark.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 08:50
Bilag: Høringssvar.pdf;

Mvh
Bjarne Andersen

-- AKT 311291 -- BILAG 272 -- [Høringssvar] --

Til

Transportministeriet

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Bjarne Andersen

Rolighedsvej 41

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Bak (Susanne@bmc-danmark.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 08:49
Bilag: Høringssvar.pdf;

Mvh.
Susanne Bak

-- AKT 311291 -- BILAG 274 -- [Høringssvar] --

Til

Transportministeriet

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.

Susanne Bak

Bjerggade 17

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ida Lohmann (idalohmann@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 08:43

9/1-2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Ida Lohmann
Ribevej 22, 1
9220 Aalborg Ø
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas Bunch Jensen (thomasbunchjensen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 08:32

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Med venlig hilsen

Thomas Bunch Jensen

Telefon 20 78 30 08

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 08:22

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kristian Hertel (spiller2000@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 07:55

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Mvh.
Kristian Hertel

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stine Clausen (stineclausen@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm motorvej
Sendt: 14-01-2024 08:41

Hej Transportministeriet

Jeg ønsker IKKE en motorvej over Egholm ø.

Vh Stine Clausen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karoline Sahlholdt (karoline.sahlholdt@icloud.com)
Titel: Stop Motorvej
Sendt: 18-01-2024 16:23

Hej,
jeg vil gerne have i stopper Egholm Motorvejs projektet.

Venlig hilsen Karoline

Sent from my iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kris Sahlholdt (sahlholdt@hotmail.com)
Titel: Stop Egholm Motorvejen !
Sendt: 18-01-2024 16:16

Kære Transportministeriet,

Jeg sender jer en bønfaldelse om at stoppe projektet for Egholm motorvejen.
Vi er i en tid hvor vi ikke har råd til at tage unødvendige CO2 belastende beslutninger som denne.
Vi er mange der ser på med frygt over de konsekvenser fuldførelsen af det her projekt vil få.
Veje har vi nok af i Danmark, men naturen er presset, og vi for brug for al den hjælp vi kan fra en sund natur i de år vi går i møde.

Tak for jeres tid og jeg håber i vil lytte ☺

De bedste hilsner,

Kris Sahlholdt

Kris Sahlholdt | Artist

sahlholdt.com
instagram

Virusfri.www.avg.com

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jonas Jensen (jonas1jensen1@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 15-01-2024 04:15

Hej. Jeg synes at planerne om at bygge en motorvej over Egholm Ø er dårligere af flere grunde. Dels fordi det kommer til at skabe problemer for dyr der bor i netop det område hvor den skal bygges og dels fordi at det er alt for mange penge at smide efter et projekt som ikke har vist gode resultater fra Trafik-forskning

Mvh Jonas Jensen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Stine Clausen (stineclausen@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm motorvej
Sendt: 14-01-2024 08:42

Hej Transportministeriet

Jeg ønsker IKKE en motorvej over Egholm Ø.

Vh Stine Clausen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Maria Mikkelsen (mikkelsen.rie@gmail.com)
Titel: Motorvej Egholm
Sendt: 12-01-2024 17:59

Egholm motorvej vil være et stort problem for vores fremtidige drikkevand og dermed vores sundhed for slet ikke at tale om klimaet.
Jeg protesterer imod den.
Hilsen Anna Maria Mikkelsen
Gåsesvinget 8
Rønde

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Siri S (sirimschmidt@gmail.com)
Titel: Ang. høring for Egholm Motorvej
Sendt: 12-01-2024 15:55

Kære transportminister

Jeg er imod Egholm Motorvej, da jeg mener den vil få konsekvenser for klimaet, naturen og vores drikkevand. Desuden mener jeg ikke det hører hjemme i en bæredygtig og grøn fremtid, at udvide mulighederne for bilkørsel. Der er i Danmark over 1000 km motorvej, men til gengæld næsten ingen vild natur. Lad os værne om de grønne åndehuller og finde andre løsninger på vores behov for at bevæge os selv og vores materiel rundt i landet.

Mvh.
Siri Schmidt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Vera Omestad (veraomestad@gmail.com)
Titel: Til transportministeren
Sendt: 11-01-2024 22:16

Kære Transportminister

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed. Den hører ikke hjemme i en fremtid, hvor vi skal værne om naturen og mennesker!

Mvh

Vera Høgh Omestad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Amanda Frederikke Traun (amandatraun02@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 12-01-2024 10:14

Kære transportminister

Jeg er imod Egholm motorvej, da den vil få konsekvenser for klimaet, naturen, drikkevand og sundhed. Projektet hører ikke hjemme i en fremtid, hvor vi bør værne og mennesket og naturen.

Mvh Amanda Traun

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: freja bjerregaard (freja.bjerregaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar ang motorvej over Egholm Ø
Sendt: 11-01-2024 23:58

Goddag,
Jeg ønsker ikke en motorvej over Egholm Ø.
Jeg er bekymret for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling.

Derfor mener jeg ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen.

Mvh Freja Bjerregaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Eva Lind (evamadsenlind@gmail.com)
Titel: Stop Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 23:28

Kære Transportminister

Jeg er i mod Egholm Motorvej, da en motorvej vil få konsekvenser for både klimaet, naturen og vores drikkevand.
Det er komponenter, som vi er dybt afhængige af og bør værne. Motorvejen hører ikke hjemme i en fremtid, hvor vi skal værne om naturens og menneskers sundhed og overlevelse.

Stop Egholm Motorvej!

Mvh Eva Lind, aktivist i Den Grønne Ungdomsbevægelse

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Restaurant Kronborg (mail@kronborg-egholm.dk)
Titel: Ingen vej tilbage.
Sendt: 11-01-2024 22:54

Med den modstand og alle de åbenlyse udfordringer med både miljø, natur og ikke mindst asbest som denne forbindelse giver.
Kan man IKKE bagefter sidde som politiker og sige at det vidste man ikke noget om.
Stemmer man for denne løsning kommer man til at stå på mål for den katastrofe det ender i.

Mvh Kasper Kristensen.
Restaurant Kronborg ApS
98172775
www.kronborg-egholm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sif Mulvad Knudstrup (sifmulknud@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:53

Egholm motorvejen vil slet ikke gavne Aalborg, Danmark eller verden. Egholms natur vil blive fuldstændig ødelagt, der vil komme en masse ny støj til Aalborgs mest attraktive boligområder, der er lige blevet lavet en ny togforbindelse til lufthavnen for at lave et mere bæredygtigt alternativ til bil til lufthavnen. Vi skal hellere bruge pengene på bedre offentligt transport og flere bæredygtige muligheder i stedet for en ny sort og skadende vej.

- Sif

Sif Mulvad Knudstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Borup Krogh (mbkrogh@stofanet.dk)
Titel: Fra sort til grøn - fra galskab til fornuft
Sendt: 11-01-2024 22:53

En vestlig forbindelse over Egholm er en gal mands projekt - hvem i himlens navn kan dog ikke se det fuldstændig vanvittige i det "ude-af-proportioner-projekt". Vi siger vi ønsker grøn omstilling og forsøger at "redde" fremtidige generationer - og har ambitioner om at gå forrest i verden som et lille land med fokus på fornuftige klima- og bæredygtige løsninger. Green wash!!
Skal forbindelse laves må den etableres som en udvidelse af den eksisterende østlige forbindelse.
INGEN - INGEN vil nogensinde i fremtiden takke kortsigtede nu-siddende politikere!!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: gaming Sauer (davidsauer250906@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:09

Det er en dårlig idé at bygge Egholm Motorvej for det er dårligt for klimaet og for menneskelivet der over. Det er spild at bruge materialer på det og det vil ødelægge naturen

Hilsen David

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Siw Dalgaard (siwdalgaard@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:53

Jeg ønsker ikke en motorvej i den vestlige del af Aalborg af følgende grunde:

- en ø som Egholm bør bevares. Det kan aldrig gøres om, når først øen er destrueret af en stor og larmende motorvej. Derudover vil det true dyrelivet på øen.
- jeg er MEGET bange for asbesten, som vil brede sig ind over Aalborg ved opgravning. Det er ikke undersøgt ordentligt på hele strækningen.
- den fredelige del af Aalborg vil blive generet af unødig motorstøj. Derudover vil folk der søger fred og natur i denne bydel, blive mødt af visuel støj i form af en motorvej, når man kigger ind over fjorden…
- kolonihaverne i vestbyen er de eneste kolonihaveforeninger i Aalborg, der stadig ligger fredsfyldt og ikke generes af motorveje.. det vil blive ødelagt.

/Siw

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Asger Odgaard Toxværd (asgotox@gmail.com)
Titel: .
Sendt: 11-01-2024 21:48

kære transportminister

Jeg er imod egholm motorvej, da det er en dårlig ide der vil give klimakonsekvenser og ødelægge natur.
mvh Asger

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Freja Dalgaard Brønnum (frejadb2@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:46

Hej Transport ministeriet.
Jeg er en gymnasie elev der skriver til jer, fordi jeg er imod jeres valg om at bygge en motorvej over Egholm. Det giver absolut ingen mening i mit hoved, da det vil ødelægge den lille ø, og tvinge folk til at flytte væk derfra.
Udover det kræver det en enorm mængde ressourcer, som kunne bruges bedre mange andre steder (Som fx Hjemmeplejen, og Sundhedssektoren generelt)
Jeg håber I når frem til en fornuftig beslutning der glæder og gavner flest muligt.

Mvh Freja D. Brønnum, Aalborg Katedralskole

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Oscar sig Tranberg (oscarsigtranberg@hotmail.com)
Titel: Nej tak til ny Egholm-motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:25

Kære Transportministeriet,

Jeg ser gerne, at I dropper beslutningen om at anlægge en ny motorvej over Egholm. Danmark, lokalmiljøet (både natur og mennesker) og klimaet har ikke brug for mere privatbillisme og støj. Nej tværtimod. Danmarks offentlige transport har mødt besparelser de sidste mange år, mens den ene motorvej efter den anden har brudt det danske landskab op - med øget bilforbrug til følge. Den globale situation på klimaområdet taler i høj grad mod mere privatbillisme og for løsninger i den kollektive trafik. Det er langt mere klimavenligt. I skriver selv på jeres hjemmeside, at "Transportministeriet bidrager til den grønne omstilling", men det bliver jeg i tvivl om, når I bakker op om sådanne sorte, politiske løsninger.

Jeg håber og forventer, at I lytter til de mange af os, der råber op mod dette umoderne projekt - I har som myndighed ansvaret, når politikerne tager unuancerede og kortsigtede beslutninger, der påvirker så mange aspekter af lokal- og verdenssamfundet.

Venlige hilsner
Oscar Sig Tranberg
Bosiddende i Aarhus

Sendt fra Outlook

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sophia Dichow (sophiadichow@yahoo.com)
Titel: Egholm Motovej
Sendt: 11-01-2024 21:22

Kære Transportminister,

Jeg er imod Egholm Mototvej, da den vil få konsekvenser for både klimaer, naturen, drikkvand og sundhed. Den hører ikke hjemme, i en fremtid, hvor vi skal værne om naturen og mennesker.

Mvh
Sophia Dichow

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Blohm Graversen (hans5333@aurehoej-gym.dk)
Titel: Jeg er imod Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 21:07

Kære Transportminister.

Jeg er imod Egholmmotorvejen. Det er hjærken økonomisk, og på ingen måde miljømæssigt bæredygigt. Det vil skabe støj og forurening, som vil føre til sundhedsmæssig fare for befolkingen, uden at tale om de miljømæssige omkostninger for økosystemet nær egholm. Jeg ser ikke en fremtid hvor et grønt forgangsland stadig bygger mototveje.

Mvh Hans

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ulrikka A Mølby (ulrikkaam@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 20:53

Kære Transportminister,

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klima, natur, drikkevand og sundhed!

Mvh Ulrikka

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hans (hansblohmgraversen@gmail.com)
Titel: I MÅ IKKE BYGGE EGEHOLMSMOTORVEJEN!!!!!!!!
Sendt: 11-01-2024 20:51

Kære Transportminister.

Jeg er stærkt imod Egholmmotorvejen, da den vil få fatale konsekvenser for både klima, Miljø, støj omkring Aalborg, Naturen, sundhed samt ynglested for Odderen. Den hører ikke hjemme i en fremtid vor vi skal Verne om naturen, klimaet og mennesker.

Mvh Hans

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Farhad Sabzevari (sabzevari.farhad@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej Nej Tak
Sendt: 11-01-2024 20:22

Jeg er i mod etableringen af en motorvej i Egholmlinjen af flere årsager.

En sådan placering af motorvejen vil have store konsekvenser for miljøet og naturen i området.

Den vestlige del af byen er præget af rekreative områder, der benyttes af mange mennesker hver dag og boligområder, der vil blive påvirket af den støj forurening, der vil være en uundgåelig konsekvens. Ligeledes vil det i høj grad påvirke området og naturen omkring fjorden og ikke mindst Egholm. Det er helt umuligt at forestille sig og forstå det fornuftige i at placere en ny motorvej her. Særligt når der findes alternativer.

De største virksomheder og uddannelsesinstitutioner er placeret i den østlige del af byen, hvor behovet hovedsageligt er. Det vil give bedre mening med en udvidelse af den østlige forbindelse.
bh. farhad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Stine Petersen (stine_p85@hotmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm Motorvejen
Sendt: 11-01-2024 20:22

Kære Transportminister,

Jeg er imod Egholm motorvejen, da den vil få negative konsekvenser for klimaet, naturen, drikkevandet og folkesundheden. Vi bør ikke satse på øget bilisme midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Mvh Stine Petersen
Bekymret borger og forælder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Jensen (mette-jensen1@live.dk)
Titel: Høringssvar, Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 20:14

Dette høringssvar skal demonstrere min modvilje imod opførslen af en motorvej over Egholm.

Egholm motorvejen er et enormt miljø-og klimaskadende projekt, som påviseligt ikke vil løse Aalborgs trafikale problemer. Dertil taler projektet ind i en større politisk problematik, i den forstand at der er uproportionelt stort fokus på at forbedre forhold for billister, i stedet for at satse på en større gentænkning af transportsektoren, som er mere klima- og miljørigtig. Der bør i højere grad satses på kollektiv transport, samkørsel, mm.

- Mette Jensen
Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jeppe Leth (jeppe123leth@gmail.com)
Titel: Egholm motervej
Sendt: 11-01-2024 20:13

Kære Transportminister

Jeg synes det er en virkelig dårlig ide at anlægge motervej gennem øen Egholm. Vi står i en biodiversitetskrise og i en klimakrise. I sådanne en kriser bør vi som samfund, og jer som beslutningstagere passe på de områder, hvor der stadig er intakte økosystemer og et stykke unik natur.
Der er i min optik langt klogere at investere i elektrificering af den kollektive transportsektor, der kan transportere mange mennesker mere effektivt end en motervej kan. Der er klare fordele på klimaområdet ved at få flere til at vælge den kollektive transport. Håber at i tænker på de klima- og miljømæssige konsekvenser af Egholm motorvejen og vælger et mere bæredygtigt alternativ:)

Mvh. Jeppe Krøyer Leth

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christian Holmgaard Jensen (jordbrugchj@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. den 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:59

Kære Transportminister

Jeg er i mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Et sådan projekt vil have alt for store konsekvenser for naturen, klima, drikkevand og sundhed. Det er ikke en løsning for fremtiden, hvor vi skal værne om natur og klima.

Vh

Holmgårds Grønt
v/Christian
Holmgaard Jensen
holmgaardsgroent.dk
Tlf:
+45 53 29 85 26
E-mail:
kontakt@holmgaardsgroent.dk
Hvalpsundvej
16, 9240 Nibe
CVR:
42898724

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christian Holmgaard (chr.holmgaard2@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:57

Kære Transportminister

Jeg er i mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Et sådan projekt vil have alt for store konsekvenser for naturen, klima, drikkevand og sundhed. Det er ikke en løsning for fremtiden, hvor vi skal værne om natur og klima.

Vh
Christian H Jensen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: madslangsted@gmail.com (madslangsted@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 19:55

Kære transportminister.

Jeg er imod Egholm motorvej, da den vil forværre et i forvejen dårligt miljø.
Vi har i forvejen for mange biler i danmark og denne motorvej, vil kun gøre dette problem værre. Jeg mener at pengende kunne bruges langt bedre på kollektiv transport som F.eks. el-toge og el-busser da disse transportmidler er, langt mere effektive.

Hilsen Mads S. Langsted
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: viola madsen (violamadsen044@gmail.com)
Titel: Stop Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 19:54

Kære transportminister
Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed. Den hører ikke hjemme i en fremtid, hvor vi skal værne om naturen og mennesker.

Mvh Viola Madsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Sofie Sørensen (annesofiehs@hotmail.com)
Titel: STOP MOTORVEJ OVER EGHOLM!
Sendt: 11-01-2024 19:37

Kære transportminister

Jeg er imod egholm motorvej, da den vil få brutale konsekvenser for både klima, naturen og drikkevand!! Den hører ikke hjemme i en tid, hvor vi skan værne om natur, dyr og mennesker!
Naturen lider allerede kolossalt under menneskets eksistens. Vi vil ikke lade den lide mere med en meningsløs motorvej!

Mvh Anne Sofie

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gmail (helsushen@gmail.com)
Titel: Egholm
Sendt: 11-01-2024 19:22

Jeg er 86 år, er født i Aalborg og har boet her hele mit liv.
Jeg vil være meget ked af en motorvej over Egholm. Både for de mange mennesker, der er glade for Egholm og jeg tror heller ikke det gavner miljøet med den bro.
Med venlig hilsen
Benny Birkemose Kongsgaard
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: emilbejerpedersen@gmail.com (emilbejerpedersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotervejen
Sendt: 11-01-2024 19:05

Hej

Jeg gør hermed brug af min klageret, og dette skal derfor forstås som en indsigelse mod Egholmmotervejen.

Udbyggelse af motorveje skaber katastrofale følger i vores samfund, dyrelivet på Egholm Ø vil i dette tilfælde lide stort. Dyreliv og fremtidens liv (både menneskelige-, dyre- og planteliv) vægtes i alt for lav grad. Den folkelige modstand mod projekter som dette bør også have større betydning.

Jeg ville ikke kunne se mig selv, mit kæledyr, eller hypotetiske børn i øjnene, hvis jeg på nogen måde bidrag med arbejdskraft til projekter som dette.

God dag.

Mvh. Emil Bejer-Pedersen
Studerende, AU

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: NIels Erik Jensen (nejaalborg@gmail.com)
Titel: Hørings svar 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:03

Jeg henstiller hermed til at miljøkonsekvensevurderingen incl. referencer omkring planerne for den 3. Linfjordsforbindelse over Egholm opgives pga
De store natur ødelæggelser denne måtte med føre og at anlægsloven også sløjfes
Dette projekt vil ødelægge natur for mennesker og dyr påføre Aalborgs borgere store gener i hver dagen
Samt den på tænkte linjeføring går gennem flere deponier af asbest affald.
Der er et meget billigere og bedre alternativ flere rør ved den nuværende forbindelse, jeg synes det er forkastelig at dette ikke er under søgt.
Samt den løser ikke trafik problemer omkring Aalborg
Mvh
Niels Erik Jensen
Nørholmsvej 103
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alexis Olkhovski (alonaolkhovska@gmail.com)
Titel: Egholmmotovej
Sendt: 11-01-2024 19:01

Nej til Egholm Motovej. Nej til at Vestbyen skal udsættes for støj og dårligt luft, nej til at os alle der går i skole, bor og arbejder i midtbyen skal være spæret ind imellem Vesterbro, den eksisterende motorvej og den kommende. Nej til at dyre- og plantearter på Egholm skal uddø bare så at vi mennesker kan have endnu en motorvej. Nej til at mennesker, der bor på Egholm skal forlade deres hjem.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: frische@mail.dk (frische@mail.dk)
Titel: Egholmmotorvejen: Høringssvar til forslag til planlov
Sendt: 11-01-2024 19:01

Til transportministeren

Du beder om høringssvar til anlægslov, der skal muliggøre Egholmmotorvejen.
I den anledning vil jeg gerne fraråde anlægget af Egholmmotorvejen.
1. Den vil ødelægge store rekreative områder i Aalborg bys nærhed.
2. Den vil ikke nævneværdigt kunne aflaste trafikken i Limfjordstunellen og på Limfjordsbroen.
   Det ville derimod en bro fra Musikkens Hus og over til Stigsborg Brygge.

Med venlig hilsen
Torben Frische
Nielsmindevej 13 E
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kirsten Sørensen (kirsten4444@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 18:52

Til rette vedkommende i Transportministeriet

De rekreative naturområder som Egholm og den direkte adgang til fjorden er afgørende for os ældre og der lever i nærområdet - for vores motionsvaner. Så at afskære fossilfri motion for alle os borgere er at stjæle en stor livskvalitet fra os.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dorte Ive (dorteive@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:49

Sdr. Tranders 11-01-2024

Høringssvar til Transportministeriet ifm. Forslag 1 anlægsloven

Jeg forstår ikke at man kører videre med et projekt, som har alle mulige klimamæssige konsekvenser – og bare fordi nogen har taget en beslutning og ikke tør lave om på den.

Derudover synes jeg at der ser mærkeligt ud at man kan være modstander af Egholmforbindelsen – for så – når man bliver valgt pludselig at være for Egholmforbindelsen.

Jens Saaby Nielsen
Sdr. Tranders Bygade 8
9260 Gistrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Vejling (annavejling@gmail.com)
Titel: Egholm
Sendt: 11-01-2024 18:26

Kære du som læser denne mail. Dig som er et lille menneske med stor magt. Drop dog den modbydelige motorvej og bevar for fanden Egholm som den er. Konsekvenserne for den er for stor. Klimaet, drikkevandet, sundheden og naturen som vi holder af at se på vil blive erstattet af larmende biler der kører unødvendigt hurtigt frem til deres destination. Tag en slapper og nyd livet, jeg ønsker vi værner om vores fremtid og den verden vi er i, ikke om Egholm motorvej.

Mvh.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marie Døssing (marierdossing@gmail.com)
Titel: Stop Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 17:45

Til rette vedkommende

Jeg håber virkelig, at I i transportministeriet vil være med til at tage ansvar for vores klode og droppe Egholm motorvejen. Som i ved, står vi i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og derfor giver det ingen mening at begynde på et kæmpe fossilt projekt, der vil ødelægge natur. Jeg håber i vil være med til at stå på den rigtige side af historien, og droppe Egholm motorvej.

Bedste hilsner fra en håbefuld borger,
Marie Døssing

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Schirrer Rasmussen (hellesr1@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmlinjen
Sendt: 11-01-2024 17:25

Høringssvar vedr. Egholmlinjen:

Transportministeriets forslag til anlægslov for Egholmlinjen blev sendt i høring den 7. december 2023:

Vedtagelse af dette forslag vil betyde, at Transportministeren enevældigt kan undgå at forholde sig til Miljøstyrelsens fremtidige kritik vedr. fx overholdelse af miljølovgivningen om Natura 2000-områder, arter og drikkevand.

Mange borgere ved, at der er problemer med at ville overholde EU's miljødirektiver.

Det er IKKE demokrati at ville indføre enevælde!

Konsekvenserne af enevælde/magtfuldkommenhed er så uacceptable, at Folketinget bør afvise Transportministerens ønske om enevælde.

Med venlig hilsen

Helle Schirrer Rasmussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ida Lund (ida.lund@hotmail.dk)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotervejen
Sendt: 11-01-2024 17:22

Kære Transportministeriet

Jeg vil gerne gøre brug af min klageret og komme med en indsigelse mod Egholmmotervejen.

Vi lever i et klima- og biodiversitetskollaps og det er simpelthen ude af trit med virkeligheden at udbygge fossilt infrastruktur nu. Egholm Ø, fuglelivet, drikkevandet og biodiversiteten smadres - for ikke at tale om klimaudledningen af projektet. Det er et frygteligt projekt med stor folkelig modstand, hvorfor det også strider imod alle demokratiske principper.

Jeg håber meget, at projektet bliver stoppet.

Med venlig hilsen
Ida Caroline Lund Hansen
Studerende

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sine Bjerrrgaard (sbjerrrgaard@gmail.com)
Titel: Stop motorvejsudvidelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 17:21

Kære transportminister

Jeg er dybt imod den planlagte motorvej over Egholm, da det er uforsvarligt grundet manglende miljøhensyn og gennemsigtighed i beslutningsprocessen
Derudover er projekt økonomisk uansvarligt og en dårlig prioritering når undersøgelser viser at privatbilismen vil udligne det der tjenes på endnu en motorvej

Optimistiske og demokratiske hilsner Sine Bjerregaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Andersen (perogjytte@email.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 11-01-2024 17:19

Vi protesterer mod denne overflødige plan
Per A

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Freya Skriver Møller (freya.skriver@icloud.com)
Titel: Stop Egholm motervejen
Sendt: 11-01-2024 17:17

Kære Transportminister

Jeg skriver fordi jeg er imod Egholm Motorvej. Det er et projekt der vil få enorme konsekvenser for klimaet, naturen, drikkevandet og sundhed.
I solidaritet med de lokale ildsjæle der lige nu kæmper for retten til lokal selvbestemmelse, håber jeg at I i ministeriet og i regeringen vil stoppe byggeriet. Det hører ikke hjemme i en grøn fremtid og er i strid med vores nationale målsætninger om at reducere vores Co2 belastning med 70% i 2030. Lyt til fornuften og lyt til borgerne. Stop Egholm Motorvejen

Mvh
Freya Skriver

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: William Kirk (williamkk5@gmail.com)
Titel: Høringen for Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 16:54

Transportminister
Jeg William Knudsen Kirk er imod Egholm motorvejen.
Det er der mange grunde til.
Vigtigst er naturen.
Motorvejen vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevandet og sundhed.
Uden reelt at løse trafikproblemet, samt skabe en masse støj, der vil gøre Aalborg mindre attraktiv at bo i.

--
Kærlig hilsen William

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sabine Andersen (sabinea2004@gmail.com)
Titel: Nej tak til motorvej over Egholm
Sendt: 11-01-2024 16:49

Kære Transportminister,

Jeg er i mod Egholm motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed. Den hører ikke hjemme i en fremtid, hvor vi skal værne om naturen og mennesker!

Mvh
Sabine Mille Prang Andersen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Magnus Gude Lykken (magnuslykken@gmail.com)
Titel: Bevar Egholm
Sendt: 11-01-2024 16:12

Jeg er en alvorligt bekymret borger, der virkelig for alt i verden håber at Egholms-Motorvejen ikke bliver virkelighed.
Det er præcis det modsatte vi har brug for, også som mennesker - og jeg håber i vil sætte os mennesker + alt levende forrest.
Og ja så har vi faktisk ikke råd til det inde for vores CO2budget.

Please lyt til borgerne:))

Kh Magnus Gude Lykken

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: S Dam (molledam@icloud.com)
Titel: Egholmvej - nej tak
Sendt: 11-01-2024 16:05

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg.
Økonomi: 7.3 mia. - og vi skal som lokale borgere betale kr 600 mio.
Det har vi som kommune slet ikke råd til som den økonomiske situation er nu ifht. Børne og ældreomsorg.

Der må arbejdes med trafikale og digitale løsninger ved det tunnelrør vi har nu i øst, så trafikken kan glide lettere i myldretiden.

Med venlig hilsen
Sine Dam Møller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stina Buus (sbr1703@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm-motorvej!!!
Sendt: 11-01-2024 14:47

Kære Transportministeriet

Som borger i Aalborg (og bilejer) siger jeg NEJ TAK til en 3. limfjordsforbindelse hen over Egholm!

En sådan motorvej har alt for frygtelige, uoverskuelige og irreversible negative konsekvenser for klima, natur, miljø, dyreliv, folkesundhed (støj og luftforurening) osv.

Jeg håber inderligt, idéen bliver droppet! Det er IKKE den rigtige vej at gå!!!

Med venlig hilsen
Stina Buus Rasmussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Julie Musikka (juliemusikka@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 14:26

Hej transportministerium.
Min mening om den mulige Egholm Motorvejen er at jeg rigtig gerne vil have den. Det ville gøre trafikken meget nemmere, og der ville ikke være lige så mange forsinkelser når jeg fx skal besøge mine forældre eller på HF.
Venlig hilsen
Julie Bruun-Schmidt Steenfeldt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Moust Folke Nørgaard (moust.folke@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 13:52

Ang. Aalborg Kommunes forslag til linjeføring af en tredje Limfjordsforbindelse:

Vi skal nedbringe CO-2 udledning! Aalborg byråd peger på den løsning der giver langt mest CO- 2 udledning. Vi skal værne om vores natur! Aalborg Byråd peger på den løsning der ødelægger langt mest natur, herunder flere truede dyrearter! Det er almen viden, at støj er sundhedsskadeligt! Aalborg Byråd peger på den løsning der giver langt mest støj til flest! (Mindst 20.000 individer). Vi skal passe på vores grundvand (drikkevand)! Aalborg Byråd peger på en løsning, der er en trussel mod et område, hvor man i årevis har arbejdet på at beskytte drikkevandet.
Aalborg Byråds forslag er en klodset løsning: Et 20 kilometer langt altødelæggende slæbespor gennem flere af Aalborgs bydele på begge sider af fjorden, inklusiv ødelæggelsen af Aalborgs rekreative perle, nemlig øen Egholm.

Alt dette kan gøres skånsomt ved at løse problemet der hvor det er, nemlig hvor E45 krydser fjorden i Aalborg Øst.

Moust Folke Nørgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Zanna Cico (zannam68@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 11-01-2024 13:32

Hej,
Jeg vil gerne udtrykke min stærke NEJ TAK til motorvejen over den skønne natur på Egholm.
Jeg har haft den samme mening lige fra starten af, da dette "sindssyge" forslag blev aktuelt for nogle af de "gamle" politikere og håber på at min stemme kan gøre en forskel.

Med venlig hilsen,
Zanna-Zeljana Cico
Astersvej 6
9400 Nørresundby

Til:
Fra: Katrine Jakobsen (kat.siig.jak@gmail.com)
Titel: NEJ til Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 13:20

Kære transportminister

Jeg er dybt imod Egholm motorvej, da den vil få store konsekvenser for klima, natur, drikkevand og sundhed

Det er dumt og uholdbart, og har alt for store konsekvenser.

Der er lige så lidt fornuft i at asfaltere sig ud af trængselsproblemer, som at bygge nye bygninger ved kysten hvor de med sikkerhed vil opleve stormflod.

Det er meget tydeligt at i mangler en helt grundlæggende forståelse for alvorligheden af klima- og biodiversitetskriserne hvis ikke i nedlægger dette projekt.

Jeg tror aldrig min generation kommer til at kunne tilgive jeres og jeres forældres katastrofale valg - at bygge Egholm motorvejen er endnu et af dem

Jeg håber inderligt at i nedlægger projektet.

De venligste hilsner
Katrine Jakobsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: andrea haaber andersen (andrea.haaber@gmail.com)
Titel: Kære transportminister, jeg støtter heller ikke Egholm motorvej -
Sendt: 11-01-2024 12:40

Kære transportminister

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed. Den hører ikke hjemme i en fremtid, hvor hi skal værne om naturen og mennesker.

Venlige hilsner,
Andrea Haaber Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sally flood (sallyfflood@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 12:19

Kære Tranportminister

Jeg er stærkt imod Egholm Motorvej, da det er et faktum at den vil få store konsekvenser for både naturen, klimat, drikkevandet og folks sundhed, og det er dybt uansvarligt at bygge den, når i godt ved hvad konsekvenserne af den er. Naturen har ikke ressourcerne til at bygge den, prioiter klimaet og befolkningens sundhed og stop motorvejsprojektet - for befolkningens skyld.

Mvh
Sally Flintholm Flood

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Bøgh (asfn.bogh@outlook.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse (Egholmmotorvejen)
Sendt: 11-01-2024 12:02

Trafikministeren? Efter alt at dømme, beslutter danskerne sig for, at videreføre den egoistiske model - frihed og velfærd - fremfor rettidig omhug og Danmarks sikkerhed, i en meget ustabil verden, med krige i Europa og Cyber angreb på landets infrastruktur. Egholmmotorvejen er den mest destruktive motorvejsløsning for trængselsproblematikken omkring Aalborg. Den er falsk (kostbar) udvikling. Den ødelægger mulighederne for, at udvikle Aalborgs vestlige opland, til en naturperle for mennesker og ikke mindst vilde dyr og planter. Jeg kan absolut intet positivt se i dette vanvidsprojekt. Eghlom - motorvejen er et produkt, af den gamle motorvejsmafia, der havde kronede dage i det forrige århundrede! MVH. John Chr. Bøgh

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Theresa Lund Andersen (theresajlandersen@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 11:39

Kære Transportminister

Jeg er imod Egholm motorvejen, fordi den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed. Det er hovedløst, da vi selvfølgelig skal prioritere at værne om naturen og mennesker!
Der er ikke behov for mere fossil infrastruktur, da endnu en motorvej kun vil skabe mere og længere biltransport. Brug i stedet pengene på bedre og billigere kollektiv trafik, tak!

De bedste hilsner

Theresa Lund Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Dybro (g.dybro@stofanet.dk)
Titel: HOLDT-STOP-STANDS
Sendt: 11-01-2024 11:38

Hej Transportminister Thomas Danielsen

Nu må vanviddet stoppe!

Egholmmotorvejen indebærer så mange alvorlige risikofaktorer, at det vil være GROFT UANSVARLIGT at bygge den.

Og den vil IKKE AFHJÆLPE TRAFIKPROBLEMERNE.

Hvordan kan du som minister lægge navn til det?

Giv os en østlig forbindelse, som virker og som ikke påfører Aalborg nye skader. Så kan du også spare nogle af vores skattekroner.

Besind dig, transportminister.

Venlig hilsen
Gitte Dybro
Fortvivlet, desperat og vred borger

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mathilde Christiansen (mathildec@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar til transportministeren vedr. Egholm-motorvejen
Sendt: 11-01-2024 11:11

Kære transportminister

Jeg er dybt bekymret for at man fortsat vil blive ved med at bygge flere og flere motorveje, og så endda hen over Egholm, som er et åndehul i byens travlhed og larm.

Jeg er bange for de potentielle miljø-, biodiversites- og sundhedskonsekveser der vil være ved etableringen af denne løsning på en tredje limfjordsforbindelse.

Det er en forkastelig løsning i lyset af den grønne omstilling befolkningen, lokalsamfundet og kloden higer efter. Spyttede man samme mængde krafter og penge i grønne omstillinger ift. offentlig transport i stedet for privatbillisme, ville verden og Aalborg muligvis se anderledes ud.

Jeg håber I stærkt vil genoverveje Jeres beslutning!

Mvh. Mathilde Christiansen, 23 år.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sofie Schauser (sofie.schauser@gmail.com)
Titel: Stop Egholmmotervejen
Sendt: 11-01-2024 10:40

Kære Transportminister,
Jeg er imod Egholmmotorvejen da den vil få kolossale konsekvenser for miljøet og klimaet. Det er ikke i takt med tiden at bygge infrastruktur der skader natur og udleder CO2.

Mvh
Sofie Schauser

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sofie Svaneborg (sofiesvaneborg@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 10:30

Hej transportminister.

Jeg er virkelig ikke begejstret for ideen om Egholm Motorvej. Jeg synes, det vil have så mange negative konsekvenser for vores klima, naturen, vores drikkevand og vores sundhed. Jeg er virkelig imod det og tror ikke, det er den rette løsning for vores fremtid. Vi skal virkelig tænke på vores fremtid og beskytte både naturen og mennesker.

Mvh. Sofie

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Betina Thøgersen (bthagnar@gmail.com)
Titel: KRITIK af Egholm-motorvej: Krænkelse af EU-direktiv
Sendt: 11-01-2024 10:02

Til Transportministeriet

Jeg gør indsigelse mod en motorvej over Egholm:

Helt konkret er beslutningen om at lave undtagelser for at anlægge en motorvej over Egholm ulovlig.
Begrundelsen om, at der ikke findes fuldgyldige alternativer, er simpelthen usand !
Projektet er desuden i strid med beskyttelse af Bilag IV-arter bl.a. Oddere, strandtudser, flagermus, knortegæs.

Forsøg på at anlægge en motorvej over Egholm er en alvorlig krænkelse af EU's habitatdirektiv, som Danmark og øvrige EU-lande er forpligtet til at følge.

Der findes fuldgyldige alternativer til projektet, som ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt eller taget i betragtning.

Vh
Betina Thøgersen
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: sara trier gaarde (sara_trier@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 09:50

Hej og goddag

Drop den 3. Limfjordsforbindelse, og lav i stedet et spor mere i tunnelen.
Egholm er et unikt rekreativt område for dyr og mennesker. Hvor i landet kan man ellers spotte en sæl så tæt på? Og hvor i landet kan jeg som Aalborgenser komme så tæt på naturen, når jeg løber omkring fjorden?
Derudover er trafikken allerede omstillet til tunellen (bl.a. pga. lukning af biltrafik i meget af Vestbyen).

På den baggrund håber jeg, at I vil genoverveje forslaget om at køre en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Med venlig hilsen
S. Gaarde - Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Engla Bak (outlook_58C3DFD99B5F95FE@outlook.com)
Titel: nej tak til motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 11-01-2024 07:06

Den danske regering har snakket meget om at vi skal fokusere på at passe på den natur vi har tilbage. Derfor vil det ikke give mening at lave en 3 limfjordsforbindelse over Egholm, da det vil have store konsekvenser for dyrelivet og naturen vi har på Egholm. Derfor synes vi, at man skulle lukke planerne ned om at bygge en 3 limfjordsforbindelse over Egholm.

Engla Bak.
Kong Christians allé 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Google Tester (mudnorb@gmail.com)
Titel: Nej til Egholmforbindelsen
Sendt: 10-01-2024 23:22

Det er mig ubegribeligt, at Trafikministeriet kan støtte op om en motorvej, der ødelægger naturen og truer dyrelivet. Det virker som om, I ignorerer alvorlige miljømæssige bekymringer og prioriterer trafikal fremkommelighed over vores miljø og fremtid. En udvidelse af tunnelforbindelsen synes at være en langt mere fornuftig og bæredygtig løsning, Det er på tide at revidere jeres plan og overveje alternativer for at undgå irreversible skader på naturen, vores by og vores miljø.

- Anna Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sigrid Kath (sigrid_kath@hotmail.com)
Titel: Indsigelse imod 3. limfjordforbindelse
Sendt: 10-01-2024 22:43
Bilag: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse.pdf;

Se venligst vedhæftede indsigelse

Venlig hilsen
Sigrid

Indsigelse imod en tredje limfjordforbindelse over Egholm

Med dette høringssvar ønsker jeg at gøre indsigelse imod en 3. limfjordforbindelse over Egholm. I stedet bakker jeg op om løsningen med et ekstra tunnelrør i øst.

Med denne løsning, ville mit håb være, at området i øst kunne blive sikret en bedre støjdæmpning samtidig med at området i vest ville kunne bevare sin rekreative værdi.

I tillæg hertil har jeg en stor bekymring omkring de berørte asbestdepoter i vest. Jeg ønsker derfor at opfordre til, at denne oprydningsopgave bliver taget meget alvorligt – både for at sikre miljøet i og omkring fjorden.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jonas Johansen (jonasjj@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 22:39

Jeg er imod Egholm forbindelsen, fordi det med stor sandsynlighed vil medføre enorme støjgener for en stor del af Aalborg. Det vil også gå hårdt ud over grønne rekreative områder. Fokuser i stedet på at forbedre østforbindelsen og styrk den kollektive trafik i stedet.

Mvh Jonas Johansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sofie Arvidsson (sofiecorneliussen1@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 21:43

Hej.

Jeg er rigtig glad for Aalborg, og jeg ville blive rigtig ked af, hvis byen bliver klemt i mellem to motorveje.

Udover at det ville påvirke Aalborgs bymiljø negativt, bl.a med øget støjniveau, mener jeg at det er vigtigt, at vi passer på den lille del natur, vi har i Danmark. Egholm er et vigtigt pusterum for aalborgensere og hjemstedet for truede- og EU beskyttede arter. Det kan ikke passe, at vi i en biodiversitetskrise fortsætter med at fjerne endnu mere dyrebar natur, når der nu er så mange andre alternative løsninger til at lette trafikpresset over limfjorden, løsninger som det er påbudt at udforske før man træffer en endelig beslutning, men som dog er blevet negligeret i denne process.

Jeg ved at vi kan komme på en bedre løsning.

-Sofie Arvidsson Corneliussen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Nørrekær Mortensen (soeren197@gmail.com)
Titel: Høring egholmnotorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:56

Kære Transportministeriet

Jeg mener ikke, at det er en god idé at bygge en motorvej over Egholm. Et er at snakke om de massive klimaomkostninger ved al cementen, og noget andet og endnu vigtigere er de miljømæssige omkostninger. Den danske natur er presset og tæt på kollaps; er det nu vi skal bygge motorvej og hjælpe den på vej i graven?
Håber I har gjort beregninger på dette, og inkluderer det i jeres overvejelser - kollapset er ikke i fremtiden, det er nu.

Alt godt
Søren Mortensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: keld@keldp.dk (keld@keldp.dk)
Titel: Bemærkninger til lov om 3. limfjordsforbindelse: Byudviklingsmuligheder
Sendt: 10-01-2024 20:47

Lovforslaget begrænser mulighederne for at Aalborg vokser mod vest:
En udbygning mod vest er en fordel for

- Luftkvaliteten i beboelsesområderne. Den fremherskende vind - fra vest - giver beboerne frisk luft fra landet. De mest forurenende industrier ligger mod øst.
- Naturoplevelsen hos beboerne. Naturskønne stier og områder giver trivsel og sundhed.
- Fremtidig byplanlægning. En motorvej mod vest vil spærre for en naturlig, gradvis byudvidelse mod vest.

Med venlig hilsen
Keld Poulsen
Anders Nielsens Vej 19, 9400 Nørresundby
e-mail: keld@keldp.dk
tlf. 2521 6364

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Brynildsen (mortenvagnbrynildsen@gmail.com)
Titel: 3-limfjorsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:39

Jeg mener det er forfejlet med linjeføringen over Egholm.
Taget i betragtning at den fremherskende vindretning er vest / nordvest, vil trafikstøj, genere store dele af den vestelige del af Aalborg.
Mvh Morten Brynildsen
Egholmfærgevej 9 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Katrine Bisgaard (ak_bisgaard@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:07

Til transportministeriet,

Hermed endnu et høringssvar fra en Mølholm borger, der ligesom den ålborgensiske majoritet er stærkt imod den vestlige linjeføring. Det er jeg af både personlige, samfunds- og miljømæssige grunde.
Det forekommer mig meningsløst at vælge en linjeføring, som er dyrere end alternativet (et ekstra tunnelrør) og som tilmed ikke afhjælper trafikken i samme grad som et ekstra tunnelrør ville kunne. Det er ikke samfundsøkonomisk ansvarligt.
Den vestlige linjeføring har tilmed store miljømæssige omkostninger; ynglende oddere opfordres at blive jaget på flugt, eternitdepoter graves op, forurening i forbindelse med anlægsarbejde.
Dertil kommer store helbredsmæssige omkostninger ved støjforurening.

Så hermed en stor og bekymret stemme IMOD den vestlige linjeføring.

Med venlig hilsen
Anne Katrine Bisgaard
Lindskovvej 40
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Magnus Sævarsson (magnussaevarsson@gmail.com)
Titel: Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023
Sendt: 10-01-2024 19:29

Jeg er IMOD den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, da det ødelægger naturen og rammer Aalborg ind i støj. Det vil også påvirke mit nærområde negativt, hvor jeg bor.

Med venlig hilsen

Magnus Samuel Sævarsson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hilde Corneliussen (hilde_corneliussen@hotmail.com)
Titel: Egeholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 18:04

Hej.
Jeg har besøgt Egholm øen og set hvor smuk og unikt
sted det er-der er en ro man ikke kan finde lignende mange steder i Danmark for slet ikke at snakke så tæt på en by.
Derfor mener jeg det er synd at anlægge en motorvej
over Egholm øen, når der er mange alternative løsninger som ville være billigere og mindre miljøskadelig, særligt taget i betragtning at der også er EU beskyttet arter i området.

Jeg Håber meget at projektet bliver droppet til fordel
for en bedre og mere populær løsning.

Vh Hilde Corneliussen

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sine Andersen (sine.andersen95@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 18:02

Hej,

Jeg mener ikke vi skal have en tredje forbindelse, da det ikke er presset fra Hjørring motorvejen eller dem der bor tæt på der er værst ift. tunnellen. Derudover hår det ud over den nærmeste natur til Aalborg, hvor dyrelivet er enormt.

//Sine
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Hollnagel (hannehollnagel@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 16:47

Klimaet
Vi står midt i klima- og biodiversitetskrise, tiden er ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm.

Hanne Hollnagel , pensioneret læge

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Mølbak Brobak (s.brobak@yahoo.com)
Titel: Egholmforbindelse
Sendt: 10-01-2024 16:27

Jeg må som borger i Nørresundby og bosat tæt på det planlagte motorsvejbyggeri protestere herimod.
Jeg tilslutter mig de argumenter, som er fremført af Borgerbevægelsen mod
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gustav Wester (gustavwester@hotmail.com)
Titel: I mod Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 15:48

Hej Transportministeriet,

Jeg er imod etableringen af Egholm Motorvej. Jeg synes ikke bilkørsel er spor effektivt sammenlignet med et robust offentligt transportsystem, og at man ikke bør forsøge at aflaste biltrafik, da dette bare vil medføre flere bilister. Giv hellere folk et incitament til at tage offentlig transport, da det er bedre for os alle i det lange løb ☺

Fortsat rigtig god dag!

Venlig hilsen et håbefuldt medlem af den danske ungdom,

Gustav Wester

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Poul Vestergaard (pvlarsen@stofanet.dk)
Titel: Nej tak til Egholm motorvejen!
Sendt: 10-01-2024 15:26

Nej til Egholm motorvejen!

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Poul Vestergaard Larsen

Stråtaget 108, 9380 Vestbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingeborg Hansen (ingeborgskouhansen@gmail.com)
Titel: Drop ideen om Engholm Motorvej!!
Sendt: 10-01-2024 14:43

Vi står både midt i en klima-, miljø- og biodiversitets katastrofe!!
Derfor ville det være fuldstændig skandaløst, hvis der blev bygget endnu en motorvej! Den nye motorvej vil ikke alene være skadelig for borgerne i nærområdets sundhed bl.a. pga. skadet drikkevand, os og sundhedsskadelige støjniveauer. Den vil også ødelægge et af nærområdets mest betydningsfulde naturperler og tiltrække flere biler på vejene, som udleder CO2 og dermed vil være en rigtig dårlig ide på klimafronten.

At bygge endnu en kæmpe motorvej og slå en masse dyre- og planteliv ihjel, samt sætte borgernes sundhed i fare og være ligeglade med den yngre generations fremtid, kan i simpelthen ikke byde os!

Drop motorvejsprojektet!!!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lars Juul (larsjuul52@gmail.com)
Titel: Modstand mod Limfjordsforbindelsen over Egholm
Sendt: 10-01-2024 14:20

Jeg er modstander af at placere en motorvej over Egholm.
Motorvejen vil ødelægge en unik natur, med en enestående beliggenhed meget
Tæt på en stor by, Aalborg.
Motorvejen vil ramme flere dyr som er på EUs habitatsliste.
Placeringen af en motorvej over Egholm kræver en dispensation fra
Habitatsdirektivet, og denne dispensation kan kun gives ,hvis der ikke kan findes andre brugbare placeringer af en motorvej. Denne brugbare mulighed findes—nemlig et ekstra rør i Øst.
Det er fuldstændig vanvittig at planlægge en så ødelæggende motorvej i en tid hvor alle taler om biodiversitet og grøn omstilling.
Mvh Lars Juul

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: John Stephen Gomm (jsgomm@live.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 12:07

Det er ikke logisk, at en by på størrelse med Aalborg har brug for en ny dyr motorvej rundt om den på den vestlige side, primært til lokal trafik. Aalborg har allerede en motorvej, der går igennem den for intercity trafic. E-45 syd for Aalborg har kun 4 spor, mens Limfjordstunnelen har 6 spor. Så det er naturligvis den lokale trafik, der overbelaster Limfjordstunnelen. Et problem, der løses økonomisk og miljømæssigt bedst med et nyt ekstra rør ved siden af Limfjordstunnelen.

Med venlig hilsen

Stephen Gomm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: victor scheffel (victortscheffel@gmail.com)
Titel: Høringssvar om Egholm Motorvejen
Sendt: 10-01-2024 11:36

Jeg finder det er dybt kritisabelt at motorvejen skal bygges, da den vil medføre en markant CO2-udledning. Vi står i en klima- og biodiversitetskrise, og Egholm motorvejen arbejder direkte imod håndteringen af disse kriser.
Med venlig hilsen,

--
Victor Scheffel
Mobile: +45 29 85 71 70
Mail: victortscheffel@gmal.com
Instagram: victorscheffell

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Svend Erik Jensen (bsejensen@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 10-01-2024 11:14

Egholm fobindelsen er skandale miljømæssig og natur mæssig
Mange store byer vil give deres højre arm for at have en Ø tæt på byen tænk jer nu om

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mario Mijan (mario.mijan@dedalus.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 09:01

Der skal **IKKE** etableres en motorvej over Egholm, da dette ville få adskillige konsekvenser for miljøet. Egholm er en hyggelig lille ø, som jeg årligt besøger med min familie, hvor vi nyder de stille stunder og fantastisk natur.
Dette ville blive ødelagt af støj og forurening, hvis motorvejen blev etableret.

Venlig hilsen

Mario Mijan, borger I Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: klement svane (klementsvane@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej, ikke en god idé
Sendt: 10-01-2024 08:46

Jeg er fortvivlet og rystet over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Lad være med at bygge Egholm motorvej

Med venlig hilsen
Klement Svane Ballegaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Madsen (madsen.m@live.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 21:18

Høringssvar:

En etablering af endnu en motorveje fremstår som et skridt i den modsatte retning af hvad sundfornuft siger, i en tid med fokus på klima og miljø. Men infrastruktur forlig fra 2021 vidner om at det ikke rigtig er noget politikerne interessere sig for.

Motorvejen skal bygges koste hvad det vil. Den grønne energi der skal skal drive de øjensynligt grønne biler, og den øjensynlige grønne beton er endnu ikke realiseret i den virkelige verden, alligevel tages der beslutninger på baggrund af teoretiske beregninger. Hvorfor tager man ikke de selvkørende biler med i de beregninger også, er der overhovedet brug for alle disse motorveje hvis de bliver virkelighed. For det er vel den naturlige forlængelse af elbilen, og hvor den vigtigste faktor adfærd kommer i spil. Må bare desværre konstatere er der en generel ligegyldighed omkring klima og miljø, man kan ikke bare forsætte den gamle vækst og tro at tech kan løse det hele.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Terkel Arnfred (terkel.arnfred@get2net.dk)
Titel: Egholmlinjen
Sendt: 09-01-2024 21:00

Til Transportministeren

Egholmlinjen vil ødelægge den oplevede forbindelse mellem byen og det åbne område vest for den, og der vil komme et indelukket og støjskadet område. Den vil også ødeiægge et stort åbent område sydvest for byen. Det vil give en stor forringelse af Aalborg bys herlighedsværdi. Et tredje tunnelrør eller lignende vil ikke påvirke byen nær så meget.

Den vil også skade byens følsomme drikkevandsområde.

Terkel Arnfred

Mågevej 26
9000 Aalborg
9812 9997

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ole Horn Rasmussen (ole.horn.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmforbindelsen indsigelse
Sendt: 09-01-2024 17:22

Jeg er imod af såvel økonomiske, naturmæssige, miljømæssige og fremtidig Aalborg årsager. Det er ganske enkelt ikke en klog beslutning.
Venlig hilsen
Ole horn Rasmussen & co

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jakob Mazanti (jakobcykelrytter@gmail.com)
Titel: Vedr. Egholm motorvej - Jakob Mazanti
Sendt: 08-01-2024 17:39

Hej.
Som mange andre sikkert også har skrevet til jer.

Jeg synes det er en rigtig dårlig idé, med Egholm motorvejen.
Især set i lyset af klimaforandringerne.
Jeg vil mene, at naturen og biodiversiteten er alt for vigtig, til at man kan påbegynde et så stort anlægsprojekt.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvej, høringssvar. Miljø/forurening.
Sendt: 07-01-2024 19:34

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

Såvel etablering som drift af motorvej i Egholmlinjen vil udsætte meget væsentlige indvindingsområder for drikkevand (vandforsyningen for ca. 1/3 af Aalborg/Nørresundby) for en ikke ubetydelig forureningsrisiko, og ved selve etableringen vil der blive tale om en betydelig generel forurening og CO2-udledning. Der vil også være stor risiko for asbestforurening fra eksisterende deponier, som dokumenteret af Tænketanken GeoHav.

De bedste hilsner
Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvej, høringssvar. Miljø/dyreliv.
Sendt: 07-01-2024 19:32

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

Motorvej i Egholmlinjen vil forringe og formentlig ødelægge livsbetingelserne for flere dyrearter, som er beskyttet af EU's habitatdirektiv, hvilket ikke burde kunne tillades, da der findes alternativ, som ikke bare er relevant men som ovenikøbet er en bedre løsning på det eksisterende trafik-/kapacitetsproblem.

De bedste hilsner
Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: kemil@worldonline.dk (kemil@worldonline.dk)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 07-01-2024 19:29

jeg ønsker ikke en motorvej over Egholm da det vil ødelægge øen + bydelen Aalborg Vestby med støj og ekstra trafik,plus bussen har ødelagt de trafikale forhold og en Egholm forbindelse vil gøre Vestbyen til et støj og trafik inferno!
Med venlig hilsen
Karl Emil Jensen
Kastetvej 45 st.th
9000. Aalborg
Tlf.21 46 18 20

Sendt fra min Huawei Mobil

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Welling Pedersen (johannewpedersen@icloud.com)
Titel: Byg ikke motorvej
Sendt: 07-01-2024 17:52

Jeg syntes ikke der skal bygges en motorvej over Egholm, da det kommer til at chikanere rigtig mange mennesker

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Welling Pedersen (johannewpedersen@icloud.com)
Titel: Byg ikke motorvej
Sendt: 07-01-2024 17:51

Jeg syntes ikke der skal bygges en motorvej over Egholm, da det kommer til at chikanere rigtig mange mennesker

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mikkel Grolin (mikgro66@gmail.com)
Titel: Egholm..
Sendt: 07-01-2024 17:44

Hej.

Der findes to slags Oddere i Danmark:
Oddere, og klapoddere.

Ministeren har et valg her...

Mvh
Mikkel Grolin
Kbh SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jane Kjær Steffensen (jane_steff@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 07-01-2024 17:31

Jeg vil hermed gøre indsigelse imod planerne om en motorvej vest om Aalborg/Nørresundby og over Egholm. Den kommer til at få alvorlige konsekvenser for livet i alle kolonihaverne i Vestbyen, "Norden" og Åblink i Nørresundby. Generne kommer bla. til at dreje sig om støj og trafikale problemer. Jeg er bekymret for trygheden ved at cykle på Annebergvej og det skønne område omkring lystbådehavnen og friluftsbadet/Vestre Fjordpark.

Desuden vil det rekreative område ved Lindholm Fjordpark og "Verdens ende" (vest for Nørresundby) miste sin uvurderlige værdi - et område, hvor mange mennesker lader op og får ny energi. Ikke mindst vil projektet gå hårdt ud over natur- og dyreliv i hele området.

Projektet taler efter min mening ikke ind i tidens fokus på miljø og sundhed.

Mvh Jane Steffensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jannie Müller (jm21843649@gmail.com)
Titel: Nej tak til motorvej over Egholm
Sendt: 06-01-2024 18:03

Begrundelse
stort tab af rekreativ område. Trusler mod dyr og planter
Få byer kan prale af at have en Ø mit i byen ?

Vh Jannie Müller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anne499i (anne499i@gmail.com)
Titel: Egholmmostervej
Sendt: 06-01-2024 15:35

Jeg synes ikke der skal oprettes en mostervej hen over egholm. Det skaber alt alt for meget forurening, og er ikke nødvendig, da vi allerede har 2 veje (en bro og en tunnel) der føre til Nørresundby, som ikke er overtrafikkeret: Specielt ikke tunnellen. Det mener jeg og min familie der alle bor i Aalborg.

Mvh
Anne Marie

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gustav Feltsen (gustav.feltsen@gmail.com)
Titel: Nej til motorvej
Sendt: 06-01-2024 13:13

Vi skal ikke have flere motorveje i Danmark! Vi skal passe på klimaet og naturen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gustav Feltsen (gustav.feltsen@gmail.com)
Titel: Nej til motorvej
Sendt: 06-01-2024 13:13

Vi skal ikke have flere motorveje i Danmark! Vi skal passe på klimaet og naturen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sebastian Hvass (sebastian@hvass.pro)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse er en skandale
Sendt: 06-01-2024 12:35

At ty til en naturødelæggende og lydforurenende ekstra limfjordsforbindelse i form af en MOTORVEJ er skandaløst! Skam jer.

Enhver med forstand på trafik ved at en ekstra bane / en ekstra omkørsel kun hjælper marginalt den første korte tid. Derefter tilpasser trafikken sig i form af flere, som tyer til privatbilismen, og samme mængde kø og mylder opstår igen. Det ved I også godt. Trafik løses ikke med mere trafik.

Bedre, mere omfattende og billigere offentlig transport har altid været løsningen på at lindre trafik. Det er desuden langt billigere, giver livsglæde til borgerne og markant bedre for miljøet.

Mvh. Sebastian Hvass

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: vivi hansen (vivihansen@hotmail.co.uk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 06-01-2024 09:58

Jeg vil stærkt opponere mod projektet om at vedtage bygningen af Egholmmotorvejen.
En mere end 50 år gammel plan har ikke fulgt med tiden. Aalborg er vokset og utroligt mange borgere bliver påvirket på negativ vis, de vil blive indkapslet i støj, døgnet rundt, støjgener giver stress og sygdomme. Naturen der bliver inkluderet, får vi aldrig tilbage, byggeriet og vejen vil skade miljøet og mange dyrearter går tabt i et stort område.

Venlig hilsen
Vivi hansen
Ejstrupvej 4
8990 Fårup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nina Lange (ninalangemail@gmail.com)
Titel: 3-limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 19:44

En 3´de limfjordsforbindelse må IKKE gå vest om Aalborg og dermed over Egholm, af følgende grunde: miljø - hensyn på alle planer, vand, natur, flora, fauna, naturområder som kvæles, og ikke mindst de urimelige summer det medfører. Aalborg bliver kvalt i forurening - CO2 udslip og støj. Fremtiden i Aalborg ligger mod øst, Universitetet og Stort hospital, og byudvikling. Den væsentlig billigere løsning af en ekstra østvendt forbindelse ligger lige for.
Mvh. Nina Lange

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: pipilut1 (pipilut@gmail.com)
Titel: indsigelse vedrørende Egholmmotorvejen
Sendt: 05-01-2024 15:00

Til transportministeren.

Vi - menneskeheden - står i problemer til halsen. Trods dette faktum agerer politikere/folketinget, som om dette ikke er et faktum. I agerer stik mod de anvisninger, som videnskaben har givet os. Anvisninger som er bydende nødvendige at efterkomme, hvis vi skal gøre os håb om at holde temperaturstigningen på et minimum. De 1,5 grader er for længst overskredet, men hver en brøkdel af en grad gør en forskel for mennesker og dyrs fremtidige mulighed for at overleve.
Hørte netop hvorledes man skal forsøge at få odderen til at bosætte sig et andet sted så man kan bygge Egholm motorvejen, for så er der jo ikke andre kritiske problemer med et sådant projekt!! eller hvad?
Har endnu ikke hørt et argument, som opvejer de natur- miljø og klimamæssige skader en sådan motorvej vil forvolde.
Er der et argument jeg har overhørt?

Med venlig hilsen
Pia Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Flora Gustafsson (flora@gustafsson.us)
Titel: Egholmsmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 15:47

Goddag,

Jeg skriver i dag i ønsket om at udtrykke min misbilligelse overfor projektet angående at bygge en motorvej over Egholm. Jeg ønsker at bruge min stemme til at tale imod den.

Vh. Flora Gustafsson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jeppe Svan Sørensen (jeppesvan@gmail.com)
Titel: Høringssvar om Egholm Motorvej
Sendt: 04-01-2024 14:28

Kære Transportministerium

Jeg skriver da jeg har hørt at opførelsen af Egholm motorvejen skal til høring, og jeg vil gerne give min største bekymring og ønske og at projektet stoppes, med. Jeg er nemlig virkelig skræmt over planen, da den nye motorvej vil gå ud over rødlistede arter og beskyttede områder, og føre til betydelig stigning i drivhusgasudledninger på grund af de flere biler på vejene. Vi står midt i en eskalerende klimakrise og Den Sjette Masseuddøen af arter, og Egholm Motorvej vil cementere os til en fremtid, der på alle måder er uholdbar.

Jeg håber I vil lytte til klimavidenskaben, og være på den rigtige side af historien i den grønne omstilling.

Med venlig hilsen

Jeppe Svan Sørensen
Mobil: +45 6017 0434

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte og Mogens (jytteogmogens@atmospherecontrolled.dk)
Titel: Motorvej over Egholm
Sendt: 04-01-2024 05:40

Der er mange ting der bekymre mig ved den løsning
Blandt andet at Ålborg bliver pakket ind i støj fra begge sider når det kan undgåes.
Og det irriterer mig at man misbruger mine skattepenge på en dyrere motorvej med så mange gener til følge, når man kan vælge at udvide den eksisterende motorvej med endnu et rør.
Med venlig hilsen
Jytte Cramer
Tylstrupvej 43
9320 Hjallerup
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Klaus Anton Bak Lundgaard (klaus@21781202.dk)
Titel: Høringssvar angående udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 21:29

Hej
Jeg synes det er uambitiøst at bygge mere motorvej for at aflaste trafiknettet når undersøgelser viser at mere vej giver mere trafik. I stedet synes jeg at man burde genoprette vores skrantende kollektive trafik, så det giver mening for så mange som muligt at benytte sig af den.
Det vil også være bedre for miljøet.
Tak for jeres tid.
Klaus

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marianne Aaen Thorsen (marianneaaenthorsen@yahoo.dk)
Titel: Fare for asbestforurening
Sendt: 03-01-2024 19:14

Jeg advarer kraftigt imod en motorvej hen over Egholm. Der er for mange år siden dumpet store mængder asbest i fjorden, og ved at anlægge en ny motorvejsforbindelse risikerer vi, at asbesten spredes over et større område og ud i vandet med de deraf følgende miljømæssige konsekvenser.

Desuden ødelægges den enestående natur på Egholm og også det skønne åndehul, Egholm er for aalborgensere og mange andre.

Endeligt bliver der støj fra motorvejen, som bl.a. går ud over borgere, som bor i nærheden og også over Lindholm Høje. Det bliver svært at forestille sig vikingernes Liv med suset fra motorvejen over hovedet!

Vh
Marianne Aaen Thorsen
Tidligere aalborgenser

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: Bent Lyndgård (BentLyndgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 15:09

Effekten af motorvejsforbindelse.

Som Vejdirektoratet skriver så aflastes den nuværende motorvej i øst med ca. 22%, så en voldsom dyr investering uden den stor effekt.
Det er indlysende at den største del af lastbiltrafikken ikke vil benytte den påtænkte nye motorvej, det meste trafik skal jo mod Frederikshavn, Sverige, Norge. Og ingen lastbilchauffører vil køre en omvej for (og i øvrigt komme udenfor motorvej) for at komme senere frem.

Hvorfor i al verden foretrækkes en dårlig løsning til 8.000.000.000 i stedet for en god løsning til 4.000.000.000

Med venlig hilsen

Bent Lyndgård
Tlf. 21584967

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: Bent Lyndgård (BentLyndgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 15:07

Fredede planter og dyr.
Der er mange fredede dyr og planter i linjeføringen - især på Egholm. Det er ironisk, makabert at Danmark, Aalborg og myndigheder roser sig af dyre- og plantebeskyttelse ved højtidelige begivenheder.
Når der så er brug for en praktisk anvendelse af de smukke tanker, ja så kører bulldozerne henover området (måske med lidt afladskøb et andet sted) -føj.
Det er meningsløst at have naturbeskyttelse, når lovgivningen sættes ud af kraft, når der virkelig er brug for beskyttelse.

Med venlig hilsen

Bent Lyndgård
Tlf. 21584967

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: Bent Lyndgård (BentLyndgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 15:05

Fossile resourcer.

Det er helt vanvittig, så meget sand og andet materiale der skal anvendes til de 21 km motorvej – materialet skal opgraves, køres, og udlægges, det giver en kæmpe Co2 forbrug i anlægsfasen. Sand nævnes ofte , som en ressource der vil blive mangel på fremover.

Med venlig hilsen

Bent Lyndgård
Tlf. 21584967

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth og Anders Pilgaard (lapilgaard@gmail.com)
Titel: Høringsvar i forbindelse med Egholmforbindelsen
Sendt: 02-01-2024 22:09

Det er dybt bekymrende for demokratiet hvordan man for enhver pris vil gennemtrumfe den forbindelse.
Der er masser af grunde hvorfor planer om forbindelsen skal annulleres:
Unik natur bliver smadret.
Aalborg bliver pakket ind i motorveje og larm.
Klimaet kommer endnu engang i anden række.
Der skal arbejdes på asbest holdige jordsstykker. Fortidens manglende forståelse for naturen burde give stof til eftertanke i forhold til,hvordan man behandler naturen. Men desværre; i stedet forsætter man hovedløst med et projekt som der var planlagt i en helt anden tid.
Det er sørgeligt, stop projektet.
Venlig hilsen
Anders Pilgaard
Ellebæk 29
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: John Vinther (johnvinther_46@hotmail.com)
Titel: 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 02-01-2024 19:49

Kære venner.

Vi bor sammen. Vi deler luften, vandet, naturen. Derfor er vi nærmest venner.

Grunden til at jeg ikke synes om en motorvejsbro over Egholm er "naturlig". Og klimaet synes heller ikke om det.

Om nogle få år bliver den politiske virkelighed bestemt af klima-situationen, og allerede nu er reaktionerne fra vælgerne begyndt at bestemme, hvilken politisk dagsorden der er, hvorfor enhver politisk myndighed bør forstå alvoren.

Pas på med at overhøre signalerne! Hvad vejer tungest? Er det naturen eller trafikken?

Venlig hilsen
xxxx

Til: Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (kefm@kefm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), mim@mim.dk (mim@mim.dk)
Fra: Vera Søchting (Vera.soechting@gmail.com)
Titel: indsigelse mod motorvej på øen Egholm
Sendt: 01-01-2024 22:05

Til transportminister Thomas Danielsen, Klima-, energi og forsyningsminister Lars Aagaard og miljøminister Magnus Heunicke.

Denne mail er en appel om at stoppe planerne om at bygge en motorvejsforbindelse over Limfjorden via øen Egholm.

Vi befinder os i 4 globale kriser, som alle truer menneskehedens eksistensgrundlag: klimakrisen, biodiversitetskrisen, overforbrugskrisen og miljø- (dvs. affald- og forurenings-) krisen. Derfor må løsningen af trafikproblemer som trængselsproblemerne på limfjordsforbindelserne tage højde for alle disse kriser. Set i det lys forekommer det helt ubegribeligt, at nogen vil investere store – MEGET store – summer på en motorvej, som kun kan bidrage til at forværre de 4 kriser.

Jeg opfordrer til, at I som ansvarlige ministre vil revurdere de trafikale planer og træffe beslutninger, som ikke forværrer de kriser, som truer livsvilkårene for kommende generationer.

Med venlig hilsen

Vera Søchting, Hillerød

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Klaus Eberhardt (klaus.eberhardt.my@gmail.com)
Titel: høringssvar til vestforbindelsen i Aalborg
Sendt: 01-01-2024 17:32

Hej,
jeg vil gerne udtrykke dyb bekymring for en gennemførelse af en motorvej vest for Aalborg og over Egholm udefra følgende tanker:
Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Flere motorveje fører til flere biler med store konsekvenser for både støj og plads. Der bør satses på kollektiv transport fremfor for udvidet individuel trafik.
En vestforbindelse vil gøre Aalborg til et dårligere sted at bo i.
Mvh Klaus Eberhardt,
Myrensvej 4
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Gundorph (anna.e.gundorph@gmail.com)
Titel: Stop egholm motorvejen
Sendt: 01-01-2024 14:31

I den klimakrise og biodiversitetskrise vi står i er det ikke ansvarligt at bruge penge og co2 udledninger på at bygge en motorvej. Brug de penge til investering i offentligt transport!

- Anna Gundorph

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marie Kanneworff (blomstermarie@yahoo.dk)
Titel: Nej tak til Egholm motorvejen
Sendt: 31-12-2023 20:09

Nej tak til Egholm motorvejen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Jensen (roedsgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 31-12-2023 19:56

Kære Trafikminister

Jeg mener ar du ikke kan være bekendt, at omgå al sund fornuft, og derigennem medvirke til opførelsen af et stykke motorvej over Egholm.
Jeg synes du burde udvide motorvejstunnelen under Limfjorden med et spor eller to. Du kunne også lade være, og arbejde på at undgå pendlertrafik over større afstande end 10-15 km. Det ville skåne miljøet for ekstrem megen påvirkning.
Hilsen
Peter Rødsgaard Jensen
Mølvangvej 19C
7300 Jelling

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Egholm: Bydende nødvendige samfundsinteresser?
Sendt: 30-12-2023 13:33

Kære Trafikministerium
Der kan ikke hævdes at være bydende nødvendige samfundsinteresser på spil i denne sag.
Så længe der ikke er undersøgt relevante alternative løsninger i øst i forbindelse med den nuværende Limfjordstunnel, kan man ikke påstå, at den vestlige løsning er bydende nødvendig.

Den løser i øvrigt ikke trængslen ved Limfjordstunnelen, og er ikke samfundsmæssigt rentabel. Der ud over er den dårlig for klimaet, udløser megen ny støj over Aalborg, ødelægger gode rekreative områder; ud over selv Egholm, så også Østerå dalen, Verdens Ende og kolonihaverne nord for Thistedvej. Den går ud over bevaringskrævende dyre- og planteliv, frigiver asbest i vandmiljøet og i luften og truer vores bedste drikkevandsområder. Og så er den alt for dyr!

Venlig hilsen
Bente

Bente Schmidt Nielsen
Vesterbrogade 4A st. tv.
9400 Nørresundby
M: 20 64 75 94
bsn@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: alexlarsen18@gmail.com (alexlarsen18@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod egholmmotorvejen
Sendt: 30-12-2023 12:57

Hej minister
Som vejdirektoratet selv har påvist i sin undersøgelse fra 2018, så skaber flere og bedre veje ikke mindre trænsel men blot mere trafik.
Og det har vi ikke råd til, vores CO2 budget ER allerede overskredet adskillige gange. Så undlad venligst denne udbygning af motorvejsnettet - og stop ligeledes alle øvrige infrastrukturprojekter, der kun forøger udslippet af CO2.
I stedet bør der investeres maksimalt i udbygningen og billiggørelsen af den kollektive trafik og cykling.
Med klimavenlig hilsen
Alex Larsen

Med venlig hilsen

Alex Larsen
Morelgården 4
2620 Albertslund
Mail: alexlarsen18@gmail.com
Tlf.: +45 2993 6358

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Elias kramer (kramer_6@hotmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 30-12-2023 12:18

Den påtænkte motorvej over naturskønne Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden. Staten overholder dermed også lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser. Oddere yngler året rundt og det dyrplageriske i denne påtænkte sag opstår, når voksne hunoddere med små unger i rederne skræmmes væk og ungerne efterlades tilbage overladt til sig selv bag trådhegn og store gravemaskiner!
Det er uforsvarlig brug af skatteborgernes penge!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dinna Og Per Thomsen (thomsen.52@stofanet.dk)
Titel: Tredie Limfjordsforbindelse
Sendt: 30-12-2023 11:19

Kære Transportminister

En vestlig limfjordsforbindelse over Egholm, vil medføre stor ødelæggelse af natur, samt megen støj og forurening over Nørresundby og Aalborg. Samt en øget milliardudgift til staten.

Venlig hilsen

Per Thomsen

Sandagervej 52

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Åse Dahl Nielsen (aase.dahl.nielsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Egholm motorvej
Sendt: 30-12-2023 10:41

Ideen om at etablere Egholm motorvej gør mig rystet. Hvordan kan vi i Danmark kalde os et klima foregangsland, hvis vi bliver ved med at udvikle ikke bæredygtige transportmuligheder? Samtidig med at vi ødelægger biodiversiteten og fjerner levesteder for truede dyrearter? Jeg syntes at det er uacceptabelt og utilstrækkeligt. Egholm motorvej er ikke løsningen på Nordjyllands udvikling, men derimod en grøn omstilling der går alt for langsomt.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mdalexanderteknik@privat.dk (mdalexanderteknik@privat.dk)
Titel: Høringssvar Egholm motorvejen
Sendt: 30-12-2023 09:12

De ansvarlige for Danmark
I denne vor tid så alvorlige klimakrise ,havde jeg forventet at de ansvarlige for Danmark, tænker på at en Motorvej er en alvorlig miljømæssig katastrofe. Drop motorvejen og udbyg den offentlige transportnet, det kan alle have glæde af.
Med venlig hilsen
Mariane Dalgaard Kragelund
Hjedsbækvej 364
9541 Suldrup
21846408

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Benedikte Petersen (benedikte.p@hotmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm motorvej
Sendt: 29-12-2023 21:39

Egholm motorvejen er ikke et rentabelt projekt. Det strider mod klima, miljø og løser ikke problemstillingen med transport.

Det vil påvirke om jeg ønsker at bo i Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louis Albinus (louis.albinus@gmail.com)
Titel: Egholm motervej høringssvar
Sendt: 29-12-2023 19:38

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Benedikte Lentz (blentz1954@gmail.com)
Titel: Limfjordsfobindelse
Sendt: 29-12-2023 11:47

Jeg er borger i ALBORG og er meget ked af at Egholm ødelægges af en broforbindelse. Stedet er rigtigt fint at færdes i og naturen tæt på. Vi bruger det tit til en rundtur langs kysten og nyder græssende får, havtorn og udsigten til en kajakroer på fjorden.
Hvorfor har biler altid fortrinsret hos Jer politikere som om der ikke er mere end nok af biler alle steder?
Jeg bliver ærlig talt så led ved politikere der ikke har nogen bæredygtig fornuft tilbage men kun tænker vækst vækst vækst😣
Venlig hilsen
Benedikte Lentz
Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Eva Ulstrup (evaulstrup@hum.ku.dk)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 27-12-2023 21:22

Hej Thomas Danielsen og Miljøministeriet.

Jeg vil gerne gøre indsigelse mod Egholmmotorvejen.

Det er en virkelig dårlig ide at bygge den motorvej. Det vil gå udover miljøet og naturen, og lader også til at være en dårlig økonomisk løsning.

Hvorfor i alverden vælger I ikke grønnere løsninger? fx som disse: https://ing.dk/artikel/billigere-og-bedre-miljoeet-alternative-projekter-slaar-egholmlinjen-over-limfjorden

Jeg vil virkelig appellere til at I ser tingene i et større perspektiv og vælger løsninger der skader mindst muligt.

Verden har brug for at jer med magt tager ansvar for klima og miljø!

Bedste hilsner
Eva Ulstrup

Eva Ulstrup
Senior Consultant, PhD.
University of Copenhagen
TEACH
Karen Blixens Plads 8
2300 København S

TLF: 2876 4664
evaulstrup@hum.ku.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thomas Idskov (idskov@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholm-forbindelsen
Sendt: 27-12-2023 14:43

Indsigelse mod Egholm-forbindelsen

Undertegnede protesterer hermed over den planlagte Egholm-forbindelse.
Således er der grundlag for at betvivle lovligheden, hvis anlægsloven vedtages.
Da jeg vurderer at Miljøkonsekvensrapport 2023 og beslutningsprocessen er behæftet med væsentlige fejl mener jeg, at vedtagelsen af etableringen af Egholm-forbindelsen skrinlægges øjeblikkeligt.

Venlig hilsen
Thomas Idskov
Lerkenfeltvej 2
9200 Aalborg SV
telefon: 40 58 08 00

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lise Nørregaard (lise.nc@mail.dk)
Titel: Egholm
Sendt: 27-12-2023 12:21

Nej tak!
Skån Egholm, natur og klima for den motorvej!
Lise N. Christensen
Nivå
Tidl. Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kirsten Lykke Hansen (khhansen@mail.dk)
Titel: Bemærkning til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 23-12-2023 19:01

Til transportministeriet.

Som almindelig borger i Aalborg er jeg dybt foruroliget over udsigten til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Med den bliver også den vestlige del af byen indrammet af motorvej, og de fine rekreative områder, der er med til at gøre Aalborg til en attraktiv by at bo i, bliver ødelagt.

Når anerkendte eksperter stiller spørgsmålstegn ved det formålstjenlige i projektet og foreslår mere rentable løsninger, synes jeg, det er helt hovedløst at tromle projektet igennem.

Mvh

Kirsten Lykke Hansen
Lykkegårdsvej 32
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christopher Akerman (foffer3000@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm Motorvej
Sendt: 23-12-2023 13:22

Jeg ser det rent ud sagt vanvittigt at man overvejer at udbygge vejnettet i Nordjylland med Egholm Motorvej. I en tid hvor vi har brug for store forandringer i vores måde at indrette samfundet på kan det ikke passe at man vil forbruge så absurde mængder Co2 på et projekt der vil have så lidt gavn. Især når der findes andre løsninger, f.eks. at udbygge den kollektive transport.

Vågn op og se absurditeten i Egholm Motorvej!

Venlig hilsen
Christopher Akerman

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbeth & Anders Pilgaard (lapilgaard@gmail.com)
Titel: Stop 3-limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 23-12-2023 10:14

Det er dybt bekymrende for demokratiet hvordan man for enhver pris vil gennemtrumfe den forbindelse.
Der er masser af grunde hvorfor planer om forbindelsen skal annulleres:
Unik natur bliver smadret.
Aalborg bliver pakket ind i motorveje og larm.
Klimaet kommer endnu engang i anden række.
Der skal arbejdes på asbest holdige jordsrykker. Fortidens manglende forståelse for naturen burde give stof til eftertanke i forhold til hvordan man behandler naturen. Men desværre; i stedet forsætter man hovedløst med et projekt som der var planlagt i en helt anden tid.
Det er sørgeligt, stop projektet.
Venlig hilsen
Anders Pilgaard
Ellebæk 29
9400 Nørresundby

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Vinther Hansen (hellevintherhansen@stofanet.dk)
Titel: 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 22-12-2023 10:14

Jeg vil gerne tilkendegive, at jeg er imod lovforslaget om en ny 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Det vil først og fremmest ødelægge Egholms særegne natur og dyreliv. Øen er en unik perle, og den fungerer som et åndehul for mennesker i Aalborg og omegn. Det har en uvurdelig værdig at have afgang til en ø tæt ved en større by.

I stedet burde der laves en løsning ved at udvide den eksisterende forbindelse med et ekstra rør og lave flere spor før og efter tunnelen samt en motortrafikvej ud til Aalborg lufthavn.

Jeg håber, der er lydhørhed over for de mange, som er uenige i lovforslaget, og at der bliver tænkt i den anden nærliggende mulighed for at udbygge den eksisterende forbindelse.

VH Helle Vinther Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Linde (louiselinde@icloud.com)
Titel: Modstander af en Egholmsforbindelse
Sendt: 21-12-2023 21:50

Hej
Jeg er stærk modstander af en Egholmsforbindelse!
Den ødelægger meget, for mange! Den smukke natur bliver ødelagt, for, at spare tid på kørsel og for, at lette trafikken? men til gengæld ødelægger den, livet for mange. Beboerne på Egholm, får ødelagt deres fantastiske ø liv! For hvad? Trafik? Det er forfærdeligt! Tænk på andre, hvordan det kan skade andres liv, livskvalitet og ikke mindst den smukke natur. Tæt på ro og tæt på byen. Hvor fantastisk er det ikke? Folk der lige har bygget smukke huse, tæt på alt dette. De for ødelagt der drømmehus / liv for
trafikken?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Victor Cicko Funder (victor@vvlb.dk)
Titel: Høringssvar vdr. Egholm-motorvejen
Sendt: 21-12-2023 17:06

Kære Transportministeriet

Jeg syntes det er en forfærdelig dårlig ide at bruge så mange milliarder på et projekt der ødelægger og forurener miljøet omkring os.
En motorvej promovere mere biltransport, hvilket ikke er den bæredygtige løsning vi leder efter. Kollektiv transport er vejen frem. Byg nye togskinner. Få billetpriserne ned på DSB.

Sent af
Victor Cicko Funder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Terkil 1712 (terkilbak@live.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 21-12-2023 14:45

Jeg vil genre udtrykke min utilfredshed over hvor dårlig og mangelfuld forundersøgelserne for den planlagte motorvejsforbindelse over Egholm er samt et generelt nej tak til den foreslåede løsning. Det er grundet at jeg bestemt ikke er overbevist om at det er en god løsning og at de generelt er er miljømord. Vi bør tænke andre mere grønne løsninger. Derfor er jeg i mod forbindelsen, nej tak!

Mvh. Terkil Bak-Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Laura Brandborg (brandborg.laura@gmail.com)
Titel: NEJ TIL EGHOLM MOTORVEJ
Sendt: 21-12-2023 00:02

JEG ER IMOD EGHOLM MOTORVEJ DA DEN VIL FÅ KONSEKVENSER FOR BÅDE KLIMAET, NATUREN, DRIKKEVAND OG SUNDHED!

SOM UNG FØLER JEG ET ANSVAR FOR AT VÆRNE OMKRING VORES KLIMA OG ISÆR VORES NATUR SÅ DEN STADIG ER HER NÅR JEG BLIVER ÆLDRE!!!!

VI STÅR MIDT I EN KLIMA- OG BIODIVERSITETSKRISE!!! HVAD TÆNKER I PÅ??!

Det er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Laura

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mads andersen (mads_1702@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 20-12-2023 22:33

Egholm motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv trans

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Nielsen (linnemannnielsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egholm motorvej
Sendt: 20-12-2023 22:14

Trafikminister,
Der skal selvfølgelig ikke anlægges motorvej over det mest bynære natur til Aalborg.
Det vrimler med beskyttede dyrearter på og omkring øen.
Der er asbest depoter som vil blive gravet frem under byggefasen.
Der er grundvandsdepoter der vil blive forurenet.
Stop dette vanvittige projekt.
Mvh
Poul Linnemann Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gro Badstue (grobadstue@outlook.dk)
Titel: Høringssvar - imod Egholm motorvej
Sendt: 20-12-2023 13:42

Kære Transportministeriet

Da der nu er åbent for høringssvar, vil jeg indsende min holdning og anbefaling som borger - nemlig at byggeprojektet Egholm motorvej burde stoppes. Da trafik-eksperter sige at det ikke vil løse trafik-problemet, vil motorvejen kun koste os som samfund på penge, miljø, land, ressourcer, og støj. Dette er ikke den rigtige retning for os som mennesker og samfund. Stop projektet.

Bedste hilsner,
Gro Badstue

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karin Alsgård Jensen (karin.aebletoften@icloud.com)
Titel: Fwd: Egholm motorvejs-bro
Sendt: 20-12-2023 11:32

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

> **Fra:** Karin Alsgård Jensen <karin.aebletoften@icloud.com>
> **Dato:** 19. december 2023 kl. 18.29.43 CET
> **Til:** Karin Alsgård Jensen <karin.aebletoften@icloud.com>
> **Emne: Vedr.: Egholm motorvejs-bro**
>
> Min adresse er www.aebletoften.dk
> Sendt fra min iPhone
>
> > Den 19. dec. 2023 kl. 17.14 skrev Karin Alsgård Jensen <karin.aebletoften@icloud.com>:
> >
> > Der skal helt klart en bedre forbindelse til over eller under Limfjorden !
> >
> > Men hvorfor forstyrre miljøet unødigt voldsomt og støjende med en bro ? oven i købet over en fredelig ø Egholm nej !!!
> >
> > Vi har allerede opfundet den bedre løsning ved at bygge under Limfjorden absolut den mindst indgribende udbygning af motorvej ,mindst larm og mindst indragelse af naturen ved siden af den nuværende tunnel !!!!
> >
> > Venligst Karin Alsgård Jensen
> >
> > Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gerda Elbrønd (gerda.elbrond@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 20-12-2023 06:52

Kære TRM

Jeg synes I skal droppe den motorvej ved Egholm Ø, det virker ikke gennemtænkt. Det er alt for mange penge at bruge ift. vurderingen af aflastningen af trafikken. Jeg mener ikke I vægter menneskene og naturen højt nok i dette projekt og det skyldes jo nok det ikke i samme grad kan måles og vejes.

Vi står I en klima-, miljø- og biodiversitetskrise, det er virkelig ikke nu I skal udbygge dårligt gennemtænkte motorveje. Det er skammeligt og dumt. I bør tænke jer bedre om og tænke på fremtiden i det perspektiv i stedet for at gå med status quo.

Mange hilsner
Gerda Elbrønd.

Et ungt menneske med stærke ønsker om en bæredygtig fremtid for sig selv, sine børn og efterkommere.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karin Alsgård Jensen (karin.aebletoften@icloud.com)
Titel: Egholm motorvejs-bro
Sendt: 19-12-2023 17:14

Der skal helt klart en bedre forbindelse til over eller under Limfjorden !
Men hvorfor forstyrre miljøet unødigt voldsomt og støjende med en bro ? oven i købet over en fredelig ø Egholm nej !!!

Vi har allerede opfundet den bedre løsning ved at bygge under Limfjorden absolut den mindst indgribende udbygning af motorvej ,mindst larm og mindst indragelse af naturen ved siden af den nuværende tunnel !!!!
Venligst Karin Alsgård Jensen

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sallie Bækkelund (sallielevin@outlook.dk)
Titel: NEJ TAK TIL EGHOLM MOTORVEJ
Sendt: 19-12-2023 07:18

Hej

Jeg vil gerne sende dette høringsvar ind til jer, da jeg står imod jeres beslutning om at bygge Egholm motorvej.

Lyt til vores natur organisationer, som råber op! Lyt til danskerne! Vores natur græder, og det græder ikke efter en motorvej, som ingen funktion har.

Kh
Sallie

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: pipilut1 (pipilut@gmail.com)
Titel: Egholm-motorvejen
Sendt: 18-12-2023 22:30

Til transportministeren.

Vi - menneskeheden - står i problemer til halsen. Trods dette faktum agerer politikere/folketinget, som om dette ikke er et faktum. I agerer stik mod de anvisninger, som videnskaben har givet os. Anvisninger som er bydende nødvendige at efterkomme, hvis vi skal gøre os håb om at holde temperaturstigningen på et minimum. De 1,5 grader er for længst overskredet, men hver en brøkdel af en grad gør en forskel for mennesker og dyrs fremtidige mulighed for at overleve.
Hørte netop hvorledes man skal forsøge at få odderen til at bosætte sig et andet sted så man kan bygge Egholm motorvejen, for så er der jo ikke andre kritiske problemer med et sådant projekt!! eller hvad?
Har endnu ikke hørt et argument, som opvejer de natur- miljø og klimamæssige skader en sådan motorvej vil forvolde.
Er der et argument jeg har overhørt?

Med venlig hilsen
Pia Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Elisabeth Thode Loft (elisabeth@thodeloft.dk)
Titel: Stop Egholm motorvejen
Sendt: 18-12-2023 20:49

Hej Transportministerium.

Vær venlige ikke at bygge en motorvej over Egholm. Intet godt vil komme ud af det i det store billede.

Venlig hilsen
En sønderjyde der bare gerne vil have flere bus- og togafgange

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Mette (rusmann@stofanet.dk)
Titel: Løsning på 3. forbindelse.
Sendt: 18-12-2023 19:46

Hej.

Al natur, boliger, trafik bliver alt for voldsomt berørt af den nye forbindelse.

Løsning må da være, at kollektiv trafik nord for fjorden bliver gratis.
Det vil bevirke, at man både får skolebørn og ældre der idag er afskåret fra kollektiv trafik pga besparelser , mulighed for igen at kunne tage bussen og disse bliver fyldt op, så de ikke kun kører med 2 passagerer og flere ruter kommer tilbage på køreplanen.
Det vil belaste miljø og økonomi mindre og give borgere frihed til at kunne bo i byer der ellers er lukningstruede.

Venlig hilsen Anne-Mette Rusmann
Poul Anker Bechs vej 224 2th
9200 Aalborg sv.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Holch (jensholch@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 18-12-2023 18:45

Jeg er af den opfattelse og anbefaler, på grundlag af foreliggende rapporter, at 3. Limfjordsforbindelse gennemføres som en udvidelse af den eksisterende Limfjordstunnel.

Med venlig hilsen
Jens Holch
Under Lien 89
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maja Christensen (mejse.6@gmail.com)
Titel: Høringssvar Eghomforbindelsen
Sendt: 18-12-2023 16:56

Kære Transportministerium,

Som borger med et nært tilhørsforhold til Aalborg og omegn er jeg dybt berørt af jeres intentioner om at etablere en motorvej over Egholm, og i det hele taget en tredje Limfjordsforbindelse. Forskning viser, at motorvejen ikke vil aflaste de trafikale problemer. Motorvejen er ekstremt dyr, og endnu værre er den meget skadelig. For natur og miljø på strækningen, for klimaet vedrørende emissioner ved opførsel og for motorvejens naboers sundhed, da støj fra motorvejen vil overstige sundhedsstyrelsens anbefalede grænser. Flere veje er ikke fremtiden. Vi bliver ikke flere mennesker, og det er ikke fordelagtigt at tilskynde mere privatbilisme.

Jeg håber, at I vil tage ansvar for borgernes, og vores omgivelsers, velfærd. Jeg håber, at I ikke vil ødelægge vores by.

Tak for at lytte,
Maja Christensen
23 år
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mathias (mathias@majslott.dk)
Titel: Eholm Motorvej høring
Sendt: 18-12-2023 16:08

Kære Transportministeriet

Som biologistuderende og aktivist kan jeg ikke se et godt argument for at udføre Egholm Motorvej.
Jeg synes bestemt man skal lytte til de videnskabelige analyser på området, og hvad jeg kan læse mig frem til, vil motorvejen ikke løse det problem der ønskes at blive løst.
De 9 milliarder kroner kunne i stedet gå til:
a) At udvikle den offentlige transport der allerede eksistere, eller gøre den billigere
b) Øge hastigheden på den grønne omstilling i byerne. (dette er IKKE ved at skifte kul ud med biomasse, da biomasse ikke nødvendigvis er grøn energi)
c) styrke velfærden
d) støtte uddannelser

Glædelig jul fra en bekymret borger

Bedste hilsner
Mathias Maj Slott

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: VS: indsigelse forslag om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 18-12-2023 12:16

Fra: Hans Petersen [mailto:hanshelgo@stofanet.dk]
Sendt: 17. december 2023 23:12
Til: 'trm@trm.dk'; 'arp@trm.dkl'
Emne: indsigelse forslag om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse

Indsigelse:

Er imod forslaget som helhed, da det udarbejdede forslag ikke rummer alternativer..og alene focuserer på en Egholm-forbindelse!
Alternativt forslås road-pricing som på den måde ville kunne regulere trafikken.
Dertil udarbejdes en forslag til en mere vestlig forbindelse/ekstra tunnel-rør eller ny bro ude ved Rørdal..billigere og mere Co2 venlig.
Derved bevares beskyttet natur-område almindelig natur og vandreserver og den eksisterende asbest-forurening bliver der ikke rodet op i..skal måske yderligere forsegles.
Der ønskes en lokal folkeafstemning..lad borgerne i byen bestemme hvad de ønsker..og faktuelt er 70-80 % i mod Egholm-forbindelse.

Med venlig hilsen
Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karl Emil Aarup Lauridsen (karlemillauridsen@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholm motorvej
Sendt: 18-12-2023 07:56

Hej Transportministeriet,
Jeg hedder Karl Emil og er 25 år. Jeg synes, at I burde droppe projektet med Egholm motorvej, da jeg ikke synes det giver nogen mening. Den går stik imod den retning som jeg mener er den rigtige for Danmark. Privatbilisme, CO2 udledninger, støjgener og ødelagt natur er ikke den rigtige retning. Der er historisk dårlig opbakning til ideen fra både videnskaben og borgeren, så derfor synes jeg, at I skal stoppe projektet og bruge ressourcerne mere fornuftigt.
Mvh Karl Emil

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Frida Østergaard (oestergaardfrida@gmail.com)
Titel: Nej til Egholm motorvej
Sendt: 18-12-2023 00:43

Jeg siger nej til Egholm motorvej

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@trm.dkl (arp@trm.dkl)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: indsigelse forslag om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 17-12-2023 23:11

Indsigelse:

Er imod forslaget som helhed, da det udarbejdede forslag ikke rummer alternativer..og alene focuserer på en Egholm-forbindelse!
Alternativt forslås road-pricing som på den måde ville kunne regulere trafikken.
Dertil udarbejdes en forslag til en mere vestlig forbindelse/ekstra tunnel-rør eller ny bro ude ved Rørdal..billigere og mere Co2 venlig.
Derved bevares beskyttet natur-område almindelig natur og vandreserver og den eksisterende asbest-forurening bliver der ikke rodet op i..skal måske yderligere forsegles.
Der ønskes en lokal folkeafstemning..lad borgerne i byen bestemme hvad de ønsker..og faktuelt er 70-80 % i mod Egholm-forbindelse.

Med venlig hilsen
Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marius Julert Larsen (mariusjulert@gmail.com)
Titel: Høringssvar Egeholm Motorvej
Sendt: 17-12-2023 20:49

Jeg er virkelig bekymret for den betydning for natur og miljø oprettelsen af Egeholm Motorvejen vil medføre. Derfor ønsker jeg at udtrykke min modvilje mod at gennemføre planerne om motorvejen.

Vh Marius

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sigrid Sandholt Hansen (sigrid@sandholthansen.dk)
Titel: Stop egholm motorvej
Sendt: 17-12-2023 19:35

Stop egholm motorvej!

Mange hilsner
Sigrid Sandholt Hansen
sigrid@sandholthansen.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Randen (johanne.randen@gmail.com)
Titel: Jeg protesterer
Sendt: 17-12-2023 19:31

Hej.
Jeg protesterer imod den påtænkte Egholm motorvej. Det er ikke ansvarlig at blive ved med at asfaltere vores klode, og Danmark som har altfor lidt vild natur allerede!
Biltrafikken vil blive ved med at vokse så længe vi udvider vores motorveje. Vi må bruge en transportform som ikke kræver så mange ressourcer!

Med hilsen
Johanne Randen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Lorentzen (louise.camillal@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvejen
Sendt: 17-12-2023 19:18

Kære folk hos Transportministeriet

Jeg håber VIRKELIG, at I grundigt overvejer hvorvidt og hvorfor Danmark skal have endnu en motorvej!

Der har netop været COP28, som endnu en påmindelse om (ligesom al anden forskning) at vi skal væk fra fossile brændsler - giver det så mening at bane vejen, i allerbogstaveligste forstand, for endnu mere privatbilisme?

Jeg ville virkelig ønske, at vi opførte os som et grønt foregangsland, og investerede i den kollektive transport fremfor naturødelæggende privatbilisme. Vi kan gøre det bedre.

Venligste hilsner
En meget bekymret borger!
(Louise Camilla Lorentzen)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Frederik Andresen (f-andresen@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 17-12-2023 18:54

Til rette vedkommende,

Jeg synes at Egholm-projektet er fuldstændig uansvarligt både i forhold til økonomi og miljø. Der er så utroligt mange andre punkter i den danske transport som kunne udbedres - eksempelvis bedre offentlig transport.

Jeg er stor modstander af projektet.

Mvh Frederik Bjerre Andresen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rita Qvist (ritaqvist@yahoo.dk)
Titel: indsigelse mod anlæggelse af motorvej over Egholm
Sendt: 17-12-2023 18:16

Til Trafikministeriet.

Hermed sendes vedhæftet min inderlige indsigelse mod anlæg af en motorvej over Egholm ved Aalborg.

Med venlig hilsen

Rita Qvist
Gertrud Rasks Vej 46
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Margrethe Børsting (margretheboersting@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Stop plan om motorvej over Egholm
Sendt: 17-12-2023 18:15

Hej

Det giver ikke mening at "omringe" Aalborg med motorveje - deraf støjgener for tusindvis af borgere, når det eksisterende vejnet/tunnel kan udvides. Derudover ødelægges Egholm som naturperle - og det i en biodiversitetkrise.

Vh Margrethe Børsting

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nina Buch Hesthaven Poulsen (ninabuchh@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Elholm Motorvejen
Sendt: 17-12-2023 17:16

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring omkring Elholm Motorvejen, da det virkelig bekymrer mig, at I forsat vil udbygge vores fossile infrastruktur, trods alle klimaforskeres anbefalinger.

Når motorvejen står målt til at have så lav effekt på trafiktrængsel, samtidig med at den kommer til at have massive konsekvenser for indbyggerne på Elholm, synes jeg egentlig at det bør være nok argumenter til at nedlægge forslaget.

Jeg håber kraftigt, at I vil genoverveje projektet og finde et bedre alternativ, som forhåbentligt er mere ambitiøst i et både klimamæssigt og medborgerligt perspektiv.

Med venlig hilsen
Nina

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Korsholm (susanne.korsholm@live.dk)
Titel: Høringssvar ved Egholm
Sendt: 17-12-2023 16:51

Kære politikere
Vi skal ikke ødelægge endnu mere natur i vores naturfattige land… motorveje skærer landet over flere steder og er til evig gene for rigtig mange mennesker hver eneste dag.. lav nu langsigtede løsninger ikke flere ødelæggende motorveje
Bedste hilsner
Susanne Korsholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Nielsen (jorgenfredagsoel@gmail.com)
Titel: Stop motorvejen over Egholm
Sendt: 17-12-2023 14:38

Det er en rigtig dårlig sag. Og samfundsmæssigt dyrt. Stop den

Sendt fra Outlook til Android

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Trine Stauning Willert (trineswillert@gmail.com)
Titel: Nej til Egholm motorvejen
Sendt: 17-12-2023 14:18

Kære minister
Det er bekymrende at regeringen satser på udvidelse af motorvejsnettet i stedet for at opgradere kollektiv trafik. Motorveje forurener ekstremt meget også selvom det er elbiler, som kører på dem. Slid fra bildæk er meget skadeligt for vores miljø og både selve konstruktionsarbejdet med at bygge en motorvej og industrien der bygger elbiler har ekstrem høj co2-udledning. Uanset hvor bilerne produceres er det skadeligt for kloden og Danmark skal ikke bidrage til højere co2 udledning, heller ikke i andre lande! Oveni det kommer at det er meget skadeligt at producere batterier til elbiler, så der er ingen argumenter for at vi skal have flere motorveje til privatbilisme!
Invester i stedet i moderne effektiv kollektiv trafik.
På forhånd tak!
Mvh

Trine Stauning Willert, PhD

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michael Brink (aalborgtraef@hotmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 17-12-2023 12:47

Ville gerne lave en indsigelse for egholsmotorvejen.

Da jeg er beboer i mølholm og bruger naturen samt den ro der er i det på nuværende tidspunkt, set ville ødelægge kvaliteten af oplevelsen af dette. Mølholm's natur er den eneste der er tilbage i Aalborg som stadig har en natur fornemmelse, her tænker jeg meget på søerne i mølholm som jeg bruger og er den eneste grund til jeg har valgt at bosætte mig i mølholm. Jeg er sportsfisker/fritidsfisker på højt plan. Det potentiale som mølholm gemmer på med fiskeri er gået glemt dærsvære, eller rettere ingen fukus. Ved at lave en afkørsel mellem de 2 store søer i mølholm, formår man at ødelægge oplevelsen totalt, samt den "naturlige" stemning der finder sted i dette fantastiske område idag. Motorvejens projektet, ville derfor klart have en negativ påvirkning for alle os spostfiskere/fritidsfisker der i dag har glæde af området.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 17-12-2023 12:30

Kære trafikplanlæggere
En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil i meget lille grad aflaste den nuværende østlige tunnel. Byg et 3. vendbart tunnelrør i stedet. Det er langt billigere for både stat og kommune, og vi undgår at ødelægge hele det vestlige Aalborg med støj og forurening.
Mvh
Per Muff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Simon Vinberg Andersen (mr.simon3500@gmail.com)
Titel: Jeg er imod egholmforbindelsen
Sendt: 17-12-2023 10:02

Til Transportministeriet.

Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse der går over Egholm. Jeg mener at øen bør fredes, som Danmarks Naturfredningsforening rejste en sag om i 2006.

Venlig hilsen,
Simon Vinberg Andersen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kurt Hjorth (ksorens1@gmail.com)
Titel: Høring om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 16-12-2023 19:40

Ang.:
Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg vil gerne gøre indsigelse imod lovforslag om en linjeføring over Egholm.
Jeg er stærk modstander, dels af, at Egholm, som den naturperle, den er, bruges som understøttelse til en motorvej. Dels af støjmæssige hensyn ift. eksisterende og fremtidige boligkvarterer i Aalborg V.
Er tilhænger af et 3. tunnelrør til eksisterende forbindelse.

--
Mange hilsner

Kurt Hjorth
Døstrupvej 118
9500 Hobro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marco Johansen-stolt (ratkidmarco.vrjs@gmail.com)
Titel: Nej til ny motorvej ved Egholm
Sendt: 16-12-2023 17:48

Jeg siger nej til Egholm motorvej. Vi gider ikke flere veje over det hele, og vi skal bevare Egholm

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Svend Erik Nielsen (vendelbo99@has.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 15-12-2023 19:43

Kære Thomas Danielsen!
Jeg var eksportchauffør i mange år og kørte jævnligt gennem Elb-tunellen i Hamburg, her oplevede man nøjagtig de samme problemer i myldretid, ved motorstop og trafikuheld.
Men da man etablerede det ekstra tunnelrør som man kan åbne i myldretid eller ved andre episoder så blev problemerne løst.
Hvorfor koste så mange milliarder på mange ekstra km motorveje, opkøb og nedrivning af et utal af huse og på enorme broer - sidst men ikke mindst, hvorfor ødelægge så dejlig en Ø som Egholm der er en dejlig lille perle i Limfjorden.

Mvh.
Svend Erik Nielsen
Bispetorv 11, 2, 02
9800 Hjørring
Tlf. 21 47 29 78
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ole Wæhrens (info@sindal-camping.dk)
Titel: EGHOLMFORBINDELSE
Sendt: 15-12-2023 16:53

Kære Thomas Danielsen

Jeg er den lykkelige ejer af en Range Rover - mangeårigt medlem af Venstre (dog ikke pt.) - selvstændig erhvervsdrivende i turistbranchen. Denne opremsning bare for at fortælle at jeg ikke er en venstreorienteret asfalthader.

Jeg er så inderligt modstander af den nye 3' Limfjordsforbindelse over Egholm.

Kunne man tænke sig blot et minimum af genovervejelse - inden det er for sent?

Efter min og mange andres mening vil der kunne etableres både billigere og mere effektiv samt meget GRØNNERE løsning f.eks ved udvidelse med ekstra tunnelrør, således at vi ikke begår en KÆMPEFADÆSE ved at gennemtrumfe et på forhånd forældet projekt.

--

Med venlig hilsen
Ole Wæhrens
Lejrchef

+45 9893 6530
NB! SIESTA 13-15
www.sindal-camping.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jette Rosenbeck (rosenbeckjette@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 15-12-2023 16:45

Kære trafikminister.

Vi har ikke brug for flere motorveje.

Vi har brug for mere natur, mere biodiversitet.

Vi har brug for ro.

Vi har brug for at sætte vore CO2 forbrug helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.

Vi skal have en jordklode, hvor vores børn og børnebørn kan have en fremtid, der er værd at leve i, og hvor dyrene kan have deres levesteder.

Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten.

Vær modig, stop motorvejen !

Med venlig hilsen

Jette Rosenbeck

Kongensgade 20

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@trm.d (arp@trm.d)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: Indsigelse mod lovforslag af anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 15-12-2023 15:33

Indsigelse:

Overordnet indsigelse mod et forslag som alene focusere på en Egholm-forbindelse. Det er ødelæggende for en by som Aalborg at omkranse den af motorvej såvel i øst som vest.
Overordnet støj-forurening som rammer hele by-området bl.a. pga. vesten- vinden er udbredt.Derudover en skandaløs placering af Egholm-forbindelsen som ødelægger grundvandsresourcer..naturresourcer så som truede dyre-arter og ødelægger Natura-2000 og smuk natur som er livsgivende for vores mulighed for at vækste byens indre liv og turismen fremadrettet.
Lemminge-effekten er dog ikke truet i og med samtlige borgmestre synes at Egholm skal skæres over af en støj og Co2 ødelæggende vanvids-projekt.

Ja, tak til road-pricing og hvis det er nødvendigt en yderligere overfart med et 3. tunnelrør..eller en bro med hensigtsmæssig tilkørsel/en futuristisk bro der kunne blive et vartegn for en by der ser Fremad.

Med venlig hilsen

Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Ingerslev (gitte.ingerslev@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. motorvej over Egholm
Sendt: 14-12-2023 17:52

Kære minister.

Vil du ikke godt beskytte den unikke natur vi har på Egholm, og den dejligt bydel i Aalborg Vestby - der er grønne områder, friluftsbad og kolonihaver. Alt sammen til glæde for alle dem, der bor i lejligheder der.
Desuden er der også en asbestforurening i Limfjorden, det vil være farligt at rode op i.
Motorvejen skal åbenbart gå lige hen over beskyttede drikkevandsreservoirer - det kan bestemt ikke være klogt.
Desuden er et ekstra rør ved tunellen en meget billigere løsning, og det de fleste aalborgensere ønsker.
Vær rar at lytte til de lokales ønsker og drop den forbindelse over Egholm.

Venlig hilsen
Gitte Ingerslev
Krusborgvej 6
7361 Ejstrupholm

(tidligere sundbynit og med min familie stadig boende der)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maja Ekebjerg (majarosengren@gmail.com)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 14-12-2023 15:32

Kære Thomas

Jeg er rystet over at denne motorvej skal opføres. Den vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Det er nu vi skal tage de gode beslutninger, for det tager ikke lang tid at ødelægge naturen, men det tager århundreder, hvis nogle sinde at genoprette den.

Så tænk dig godt om, det er dig som har ansvaret.

Hilsen Maja R Ekebjærg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mikkel Olesen (hrlekkim@gmail.com)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 14-12-2023 12:59

Stop udbygning af fossil transport og invester i offentlig transport i stedet.

Tiden er IKKE inde til udvidelser for privatbilismen.

Mikkel
41961051

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: indsigelse imod forslag til 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 13-12-2023 19:43

Indsigelse:

Er imod lovforslaget, som ikke har undersøgt andre muligheder og er låst fast i en absolut unødvendig og fordyrende løsning, der strider imod økonomi, co2 udledning, biodiversitet
Det er useriøst alene at tage udgangspunkt i en Egholmsforbindelse. Kan pege på bedre undersøgelser..så som en forbindelse ved eksisterende øst-tunnel eller længere ude øst på med bro-forbindelse til E45 eller bro-tunnel forbindelse omkring Nibe og direkte kontakt fra Viborg.
Bedst..hvorfor ikke tage road-pricing i betragtning..det vil løse kapacitets- problemer med det samme uden yderligere Co2 udledning og med positiv effekt på biodiversiteten. Og ingen ødelæggelse af grundvand og skadevirkning på Natura 2000 områder.

Med venlig hilsen
Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: [SUSPECTED SPAM] Indsigelse mod lovforslag vedr. 3 Limfjordsforbindelse.
Sendt: 12-12-2023 17:46

Indsigelse:

Er imod forsøget på at tromle et sådant forslag igennem..uden at nærdemokratiet kommer til at tale.. 70 % af lokal-befolkningen er imod en linje-overføring over Egholm..ligesom sund fornuft taler imod en sådan linjeføring..så intet skal foretages før lokalbefolkningen har talt..og de siger Nej til Egholmsforbindelse.

Med venlig hilsen
Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michael Jensen (annemariesvej@gmail.com)
Titel: 3-limfjordsforbindelse
Sendt: 13-12-2023 09:31

Forbindelse over Egholm NEJ TAK, vælg den meget billigere øst-forbindelse.

Med venlig hilsen

Michael Jensen
Anne Maries Vej 12
9000 Aalborg
+45 2080 7280

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: indsigelse høring om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 12-12-2023 12:14

Indsigelse.

Er meget imod den foreslåede Egholms-forbindelse..den er vel dobbelt så dyr og Co2 forurenende end et alternativ ved at udbygge tunnelen med et 3 tunnel-rør.
Ved at kigge på alternativet mod øst vil infrastuktur bedre blive tilgodeset. Her bygges supersygehus..og Aalborgs industri ligger fortrinsvis i Aalborg øst og udbygger hele tiden.

Med venlig hilsen
Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: pj (pj@stevnmail.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-12-2023 20:49

Til transportministeren.

Dejligt at høre du er glad for den 3. limfjordsforbindelse, jeg kan så oplyse dig om, at det er et stort flertal af Aalborg kommunes borgere ikke. Det skal ikke forståes sådan, at vi er imod der gøres noget, men en 3. forbindelse over Egholm er decideret hul I hovedet. Der er stort set ingen industri vest for Aalborg al industri ligger øst for Aalborg, så det er da helt åbenlyse her der er brug for der gøres noget, det er desuden væsentlig billigere. Åben nu øjnene og vær lidt konstruktive og lad være med at blive ved at sætte Jer fast på en forbindelse kun politikere ønsker og som ifølge eksperter ikke løser en snus.

Mvh
Poul Jensen
pj@stevnmail.dk

Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Petersen (hanshelgo@stofanet.dk)
Titel: Høring om 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-12-2023 13:07

Indsigelse.

Jeg anker på det kraftigste over den form for hastehøring..for mig at se er der tale om skin-demokrati og manipulation uden at borgerne i Aalborg har reeel indflydelse for at blive hørt på en kvalificeret måde.
Jeg vil have en lokal folkeafstemning hvor Aalborgs borgere kan stemme herom..Der er alternativer til en Eghom-forbindelse som både ødelægger grund-vand og natur og ikke tager hensyn til dyrebestanden/oddeere som yngler på Egholm og aspest i undergrunden.
Derfor et kraftigt NEJ til Egholms-forbindelse..der er absolut bedre alternativer så som et 3. tunnel-rør!

Med venlig hilsen
Hans Petersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jeppe Lindstrøm Christiansen (jeppelchr@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 10-12-2023 18:01

Anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse er en kortsigtet og uholdbar løsning på transportproblemer. Den udvidede motorvejskapacitet vil hurtigt overskrides med den antagede udvikling, og en styrkelse af den kollektive transport til, fra og gennem Aalborg er den eneste reelt bæredygtige løsning, på flere planer. Projektet om anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse bør derfor stoppes.

Mvh
Jeppe Lindstrøm Christiansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Asger Jensen (qzasger@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 09-12-2023 14:40

Hej jeg hedder Asger og jeg bor i Aalborg. Jeg har hørt hilder høringsrunde ifm anlæggelse af Egholm motorvejen. Jeg har hørt at det økonomisk er nær den nedre grænse for for ansvarlighed. Det er anslået at 60 l% af Aalborgs borgere er imod og rent klimakampsmæssigt svækker det vel livet på kloden unødvendigt meget med disse ulemper taget i betragtning. Jeg så en odder nede ved havnen i går og synes det var smukt den levede midt i byen. Håber den kan blive ved med at være der

Asger Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Finn Nielsen (finnsmil@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 09-12-2023 08:09

Hej

Jeg vil gerne protestere mod projektet. Det er er en skandale at naturen igen taber pga lysten til at nogle skulle tjene penge. I ødelægger noget uerstatteligt.

Egholm og Aalborg vestby er jo helt unikt.

SÅ STOP FOR POKKER DA OP!!!!....og lad lysten til at tilgodese kommende generationer med natur, komme i første række.

Mvh Finn Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Finn Nielsen (finnsmil@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 09-12-2023 08:09

Hej

Jeg vil gerne protestere mod projektet. Det er er en skandale at naturen igen taber pga lysten til at nogle skulle tjene penge. I ødelægger noget uerstatteligt.

Egholm og Aalborg vestby er jo helt unikt.

SÅ STOP FOR POKKER DA OP!!!!....og lad lysten til at tilgodese kommende generationer med natur, komme i første række.

Mvh Finn Nielsen

Følgebrev til USB-nøgle med videoer vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse

Anita Corpas <corpas.anita@gmail.com>
Tor 04-01-2024 11:24
Til:trm@trm.dk <trm@trm.dk>;Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

T.O.

Rekommanderet brev med USB-nøgle er sendt til Transportministeriet / Anders Robodo Petersen, og indeholder en række vigtige videoer, som er relevante for høringssvar vedrørende planlægningen og miljøkonsekvenserne af den 3. Limfjordsforbindelse.

Disse videoer er en afgørende del af min dokumentation og argumentation i forbindelse med høringssvar, der blev indsendt den 29.12.2023 / 02.01.2024 og 03.01.2024.
De giver en visuel og detaljeret gennemgang af de specifikke bekymringer og punkter, som er rejst i de skriftlige indlæg.

De vedlagte videoer i USB omfatter:

1. Video vedr. samfundsøkonomien på den 3. Limfjordsforbindelse
2. Video vedr. støj på den 3. Limfjordsforbindelse
3. Video vedr. asbest på den 3. Limfjordsforbindelse
4. Video vedr. drikkevand på den 3. Limfjordsforbindelse
5. Video vedr. Bilag IV

Jeg anmoder venligst om, at disse videoer integreres del af høringssvaret. De giver et tydeligere billede af de potentielle samfundsmæssige, miljømæssige og sundhedsmæssige konsekvenser forbundet med projektet.

Venlig hilsen
Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

app.stemman.dk
Stemman
Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Egholmlinjen vedr. økonomiske og samfundsmæssige betænkeligheder

Anita Corpas <corpas.anita@gmail.com>
Fre 29-12-2023 13:36
Til:trm@trm.dk <trm@trm.dk>;arp@trm.dk <arp@trm.dk>

1 vedhæftede filer (62 KB)
Se video om samfundsøkonomien på Egholmmotorvejen.pdf;

Jeg udtrykker stærk modstand mod projektet om en motorvej vest om Aalborg, især pga. økonomiske overvejelser.

Projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner via skat, er bekymrende.

Dette er særligt alarmerende, da der ikke er foretaget en grundig undersøgelse af billigere alternativer i VVM-redegørelsen, hvilket udgør en risiko for omfattende pengespild.

Desuden er projektets økonomiske gevinst tvivlsom, med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder, som potentielt kan forringe borgernes sundhed.

Yderligere forværres situationen af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.
Det daglige økonomiske tab på 1,2 millioner kroner på grund af trafikkøer er også bekymrende.

Eksperter har udtalt, at nytteværdien af Egholmlinjen er nærmest ikke-eksisterende, og en udvidelse af E45 ville være en langt mere økonomisk løsning, estimeret til at være 2 milliarder kroner billigere.

Det er afgørende, at VVM-redegørelsen inkluderer en sammenligning med dette alternativ, herunder udvidelse af E45 med et ekstra rør og effektiv støjafskærmning, eventuelt med overdækning i boligområder.

Af disse grunde er jeg imod etableringen af en motorvej vest om Aalborg og opfordrer til en grundigere evaluering af økonomisk mere fornuftige alternativer.

Se desuden vedhæftede video for en letforståelig forklaring til beslutningstager mfl. om problematikken. https://youtu.be/31JwhM4gOdc

Video på USB sendes også med post.
Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Egholmmotorvejen om støj

Anita Corpas <corpas.anita@gmail.com>
Fre 29-12-2023 13:41
Til:trm@trm.dk <trm@trm.dk>;arp@trm.dk <arp@trm.dk>

1 vedhæftede filer (61 KB)
Se video om støjberegning vedr. Egholmmotorvejen .pdf;

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen, idet den vil forværre støjforureningen i Aalborgs allerede støjplagede byområder som Dall, Drastrup og Nørresundby.

Det er uacceptabelt, at de få støjfrie områder i Aalborg nu også risikerer støjforurening. Aalborg er kendt som Danmarks mest støjplagede by, og vi bør følge WHO's anbefalinger om at holde vejstøj under 53 dB.

Den nye VVM-undersøgelse ignorerer vigtig viden om motorvejsstøj og dens sundhedsskadelige effekter. Den undervurderer antallet af støjbelastede boliger og tager ikke hensyn til den herskende vestenvind, hvilket vil forværre støjgenerne.
Allerede nu regner myndighederne med, at 26.000 vil blive udsat for sundhedsskadelig støj ved at anlægge en motorvej over Egholm.

Vi bør i stedet fokusere på at nedbringe støj ved at forbedre E45, ikke skabe endnu en støjforureningszone.
Jeg indsætter hermed link til en video for en letforståelig forklaring til beslutningstagere om problematikken. https://youtu.be/H1Xm8wUliqs

Ligeledes sendes USB-stik med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

app.stemman.dk
Stemman
Lyd med dybde

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Egholmlinjen: Potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser vedr. Egholmlinjen

Anita Corpas <corpas.anita@gmail.com>
Tir 02-01-2024 14:42
Til:trm@trm.dk <trm@trm.dk>;Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

Kære Transportministerie

Se video om asbest ved Klosterengen og Egholm: https://youtu.be/-rknDds2MSM

Jeg er betænkelig vedrørende den planlagte 3. Limfjordsforbindelse og de overhængende asbestrelaterede risici, der er forbundet hermed.

Dette er en opfordring til at anerkende og handle på de potentielt katastrofale sundheds- og miljømæssige konsekvenser ved at forstyrre asbestkontaminerede områder.

Kritisk sundhedsfare: Planerne om at anlægge motorvejen gennem områder, der kendes for at indeholde asbestaffald, såsom Klosterengen og andre lokaliteter tæt på Aalborg, udgør en uacceptabel trussel mod folkesundheden. Frigivelse af asbestfibre i luften under byggeriet kan føre til alvorlige, langvarige sundhedsproblemer såsom asbestose og forskellige former for kræft. Dette er ikke kun et spørgsmål om miljøforurening, men om menneskers liv og sundhed.

Miljøkatastrofe: Asbestkontaminering af jord, luft og vand i området omkring byggeprojektet vil have langsigtede, ødelæggende konsekvenser for miljøet. Det vil forværre den eksisterende forurening og kan skabe nye, uoprettelige miljøkriser.

Manglende sikkerhedsforanstaltninger: Der er en påfaldende mangel på tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger for at håndtere og neutralisere asbestrisikoen i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette manglende sikkerhedsnet stiller arbejdere, beboere og det omkringliggende miljø i fare.

Krav om omfattende risikovurdering og alternative løsninger:
Det kræver, at der foretages en grundig og omfattende risikovurdering af asbestforureningen og dens potentielle konsekvenser.
Derudover opfordrer jeg til at overveje alternative linjeføringer, der undgår disse kritiske områder fuldstændigt.
Vi kan ikke og bør ikke risikere folkesundheden og miljøet for infrastrukturudviklingens skyld.

Med baggrund i betænkeligheder og en mulig sundhedsmæssig og miljømæssig krise, bør Transportministeriet revurdere og om nødvendigt omgøre planerne for den 3. Limfjordsforbindelse.

Ligeledes sendes USB-stik med adgangskode med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
mvh Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Egholmlinjen: potentielle konsekvenser for Drastrup og Lindholm Høje vandværker

Anita Corpas <corpas.anita@gmail.com>
Tir 02-01-2024 14:39
Til:trm@trm.dk <trm@trm.dk>;Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

Kære Transportministeriet,

Jeg har stor bekymring vedrørende de foreslåede planer for den 3. Limfjordsforbindelse, især med hensyn til de potentielle konsekvenser for Drastrup og Lindholm Høje vandværker relateret til de foreslåede ændringer i grundvandsbeskyttelsen i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Baseret på indholdet i den seneste Miljøkonsekvensrapport (MKV) 2023, skal de nuværende beskyttelseszoner for disse områder ophæves for at muliggøre opførelsen af motorvejen.

Dette udgør en betydelig risiko for forurening af de to vandindvindingsanlæg, hvilket direkte modarbejder Folketingets forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet.

Sundhedsmæssige implikationer: En nedgradering af grundvandsbeskyttelsen kan have direkte og alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser for de tusindvis af borgere, som er afhængige af rent drikkevand fra disse kilder.
Det er afgørende, at vi som samfund ikke kompromitterer adgangen til rent drikkevand, som er en grundlæggende menneskeret.

Miljøkonsekvenser: Den foreslåede motorvej vil sandsynligvis resultere i en irreversibel og varig påvirkning af grundvandsressourcerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup, som beskrevet i MKV 2023.
Det er afgørende, at vi anerkender og håndterer disse potentielle langsigtede miljøskader.

Alternativer og løsninger: Det er essentielt, at der undersøges og vurderes alternative ruter, som kan minimere eller helt undgå negativ indflydelse på disse kritiske grundvandsområder.
En sådan tilgang ville være i overensstemmelse med bæredygtige og miljømæssige principper, som er afgørende for at sikre en ansvarlig infrastrukturudvikling.

Jeg opfordrer til en omfattende genovervejelse af de foreslåede planer for den 3. Limfjordsforbindelse, med særlig opmærksomhed på beskyttelse af grundvandsressourcerne i Drastrup og Lindholm Høje.

Jeg vedhæfter link til video, der nøje bedriver alvoren af at gennemfører en nedgradering af grundvandsbeskyttelsen i Drastrup og Lindholm Høje https://youtu.be/QONuPu0g6WE

Video er også sendt med USB til Transportministeriet

Venlig hilsen
Anita Corpas

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Egholmlinjen: Negativ påvirkning af Bilag IV-arter i forbindelse med Egholmlinjen

Anita Corpas <corpas.anita@gmail.com>
Ons 03-01-2024 09:42
Til:trm@trm.dk <trm@trm.dk>;Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

1 vedhæftede filer (2 MB)
Se video om strandtudsen på Nørholmsvej.pdf;

Jeg udtrykker stor bekymring over den potentielle påvirkning af Bilag IV-arter, herunder oddere, flagermus, strandtudsen og knortegæs i forbindelse med anlægget af den 3. Limfjordsforbindelse.
I den foreløbige høringsrapport fra Miljøstyrelsen vedrørende habitatbeskyttelse fremgår det, at der planlægges yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for disse arter.

Rapporten påpeger, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om projektet kan skade yngle- og rastesteder for disse arter.
Det er bekymrende, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd. Dette efterlader en væsentlig usikkerhed omkring projektets potentielle skadevirkninger på yngle- og rastesteder for disse beskyttede arter.

Odderen og flagermusen er begge arter, der er beskyttet under EU's habitatdirektiv, og deres bevarelse er af stor vigtighed for vores biodiversitet og økosystemers sundhed. Det er derfor afgørende, at der foretages grundige undersøgelser for at sikre, at deres levesteder ikke påvirkes negativt af byggeprojekter som dette.

Ligeledes udtrykker jeg bekymring for strandtudsen og knortegæs, hvoraf førstnævnte er en sjælden art i Danmark og beskyttet under EU's habitatdirektiv. Strandtudsens levesteder kan blive direkte påvirket af infrastrukturprojekter som dette. Knortegæs, som benytter vådområder langs Limfjorden under deres trækruter, kan også blive negativt påvirket af forstyrrelser i deres naturlige habitater.

På denne baggrund opfordrer jeg til, at der foretages tilstrækkelige undersøgelser, og at disse færdiggøres før enhver videre beslutningstagen vedrørende projektet. Det er afgørende, at alle nødvendige besigtigelser og vurderinger foretages rettidigt, og at der ikke træffes beslutninger, der kan have uoprettelig skade på disse følsomme arter og deres habitat.
Det er vores fælles ansvar at sikre, at udviklingsprojekter ikke går på kompromis med den nødvendige beskyttelse af vores natur og dyreliv.

Endelig er det bekymrende, at myndighederne hen over årene har ændret i strandtudsens levevis og adfærd, indtil d.d. hvor Strandtudsen ikke længere står nævnt på Bila IV listen mv. på Miljøstyrelsens hjemmeside. Jeg vedhæfter herunder dokumentation for strandtudsens skiftende omtale på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Jeg henviser desuden til video om Strandtudsens epicenter midt i linjeføringen på Nørreholmsvej:
https://youtu.be/seiUiort-BA

Video er desuden sendt frem på USB til Transportministeriet.

De bedste hilsner
Anita Corpas
Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg

Fra: noreply@mail.dk
Sendt: 11. januar 2024 14:06
Til: Sener Can
Emne: Ref.nr: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-93519 - Afsender: Gitte Røndrup - Overskift:

Tak for din henvendelse.

Dette er en kvittering for dit høringssvar til Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering-3. Limfjordsforbindelse. Alle høringssvar vil blive behandlet efter høringsfasen er afsluttet den 111. januar 2024. I mellemtiden kan du følge projektet på https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse

Indsendte høringssvar vil først blive offentlige tilgængelige, efter Vejdirektoratet har sikret sig, at der ikke indgår personfølsomme oplysninger.

Der kan ikke svares tilbage på denne mail.

Vi har registreret følgende:

Referencenr. VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-93519

Emne:
Påvirkning af diger, afvandings- og pumpeanlæg på Egholm er ikke behandlet i høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse

Bemærkninger:
Som medlem af Egholm Dige- og Pumpelag skal jeg påklage, at lagene på intet tidspunkt er blevet kontaktet direkte af Vejdirektoratet ifm. med høringsrunder, hvilket jeg anser som en stor fejl, da lagenes funktioner, nemlig at holde øen vandfri ifbm højvande og/eller stormflod samt løbende afvanding af øen via pumpeanlæg, kun er særdeles sporadisk og overfladisk behandlet i miljøkonsekvensvurdering for3. Limfjordsforbindelse.
Jeg er, som medlem af Egholm Dige-og Pumpelag, ikke indstillet på at afgive råderet over de fælles- og privatejede diger, der beskytter hele øen mod højvande endsige de afvandingskanaler og pumpeanlægget, der holder øen tør i al almindelighed. Som lodsejer er jeg heller ikke indstillet på at afgive råderet over mine private diger, der beskytter min jord på østsiden af øen. Er der overhovedet nogen, der har forholdt sig til den ultrahøje grundvandsstand på Egholm?
Jeg gør endvidere indsigelse mod den påtænkte udbygning af øens areal med hele 20 ha ifbm påtænkt etablering af tunnel fra Egholms sydside mod Mølholm. Her ser jeg igen en meget overfladisk behandling af de konsekvenser en så stor indsnævring af fjordens gennemløb vil have ved højvande/stormflod - ikke kun til fare for Egholm, men også Aalborg, Nr.Sundby OG Løgstør, der kan forvente utilsigtet, potentielt katastrofal påvirkning i form af store oversvømmelser ved stormflod. Der er altså ingen af regnedrengene i Vejdirektoratet, der har nogen ide om, hvilke kræfter, der er på spil, når højvande og storm kombineres i den virkelige verden, selv her i Limfjorden!

Hvis anlægsloven vedtages forventer jeg, at Aalborg kommune i samråd med staten overtager drift og vedligehold af alle dige- afvandings- og pumpeanlæg på Egholm samt holder øens beboere og deres ejendomme samt jorder skadesfri i forbindelse med oversvømmelses- og stormflodsskader. Dette forhold gælder også i anlægsfasen!

Du kan gense din idé/forslag her https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering/Jump?HoeringId=1ab62723-2ba1-43a5-a077-55821fe1a65d&indsigelseId=cd64e1f3-6e45-4836-88f8-6105bd0496a5

Indsendt af:
Gitte Røndrup
Egholm 11
9000 Aalborg

Kontaktinformation:
Gitte Røndrup
grondrup@gmail.com
22611870